



Het driemaandelijkse bulletin van de « Vieilles Tiges » van de Belgische luchtvaart

VTB MAGAZINE

Le bulletin trimestriel des Vieilles Tiges de l'aviation belge

Pionniers et Anciens
de l'aviation

Pioniers en Oudgedienden
van de luchtvaart

N° 2-2008
29ste jaar – 29^{ème} année
avril-mai-juin
april-mei-juni
2008

Raymond 'cheval' Lallemand

23 - 8 - 1919

30 - 1 - 2008



In dit nummer:

- In memoriam Lallemand & Mauroo
- Charles Van den Born
- Padre Brullez
- De Noordzee, haar olie en haar helikopters
- Commemorative Air Force, Pt 2

Dans ce numéro:

- In mémoriam Lallemand & Mauroo
- Charles Van den Born
- Padré Brullez
- La Mer du Nord, son pétrole et ses hélicoptères
- Commemorative Air Force, Pt 2

Bulletin périodique édité par l'ASBL
Les Vieilles Tiges de l'aviation belge
Société Royale

*
Editeur responsable
Wilfried Tersago

*
Siège social
La Maison des Ailes
Rue Montoyer 1 Boîte 13
1000 Bruxelles

*
Site Web
www.vieillestiges.be

ooo

Conseil d'administration
Bestuursraad

Président - Voorzitter
Michel Mandl
Vice-présidents – Vice-voorzitters
Hugo Cloeckaert & Paul Jourez
Secrétaire général
Secretaris generaal
Didier Waelkens
Trésorier - Penningmeester
Alex Peelaers
Rédacteur en chef – Hoofdredacteur
Wilfried Tersago

*
Dany Cabooter, André Dillien, Alphonse
Dumoulin, Bob Feuillen
Jean-Pierre Herinckx, Jean Kamers,
Norbert Niels, Guido Wuyts

Periodiek bulletin uitgegeven door de
VZW

De "Vieilles Tiges"
van de Belgische luchtvaart
Koninklijke Maatschappij
Verantwoordelijk uitgever
Wilfried Tersago

*
Maatschappelijke zetel
Het Huis der Vleugels
Montoyerstraat 1 Bus 13
1000 Brussel

*
Website
www.vieillestiges.be

INHOUD VAN BULLETIN 2-2008

Van de redactie: woordje van de voorzitter
Nieuws van de vereniging
In memoriam "Cheval" Lallemand &
Gilbert Mauroo
Verslag Algemene Ledenvergadering
Charles Van den Born, brevet nummer 6
Padre Brullez
De Noordzee, haar olie en haar helikopters
Commemorative Air Force, part II
Eeuwfeest luchtvaart - GENT
Boetiek

SOMMAIRE DU BULLETIN 2-2008

Rédactionnel : le mot du Président
Nouvelles de l'association
In mémoriam « Cheval » Lallemand &
Gilbert Mauroo
Rapport Assemblée Générale
Charles Van den Born, brevet numéro 6
Padre Brullez
La Mer du Nord, son pétrole et ses hélicoptères
Commemorative Air Force, Part II
Centenaire de l'Aviation - GAND
La boutique

Jaarlijkse bijdrage – Cotisation annuelle

België-Belgique: 20,00 euro
(Weduwen van leden-Veuves de membres: 10,00 euro)
Buitenland-Etranger: 25,00 euro
(Weduwen van leden-Veuves de membres: 12,00 euro)

*

Bankrekening-Compte bancaire
210-0619966-91

IBAN: BE23 2100 6199 6691
BIC: GEBABEBB

*

Secrétariat- Secretariaat

Esdoornlaan 33
1850 GRIMBERGEN
Tel: 02 2513310
E-mail: VTB.Secretary@gmail.com

Het volgende magazine verschijnt op 12 juli

Le magazine suivant paraîtra le 12 juillet



Le mot du président

Het woordje van de voorzitter

Chers amis aviateurs,

Le magazine du printemps est l'occasion de mentionner deux activités phares de notre association : le banquet et l'Assemblée générale (voir aussi à ce sujet « les Nouvelles de l'association »). Le banquet fut pour le Secrétaire Général et moi-même notre baptême du feu. Le choix s'étant porté, comme souvent par le passé, sur l'hôtel Hilton, nous pensions être à l'abri de toute surprise. Ce ne fut malheureusement pas le cas et nous avons donc dû improviser en dernière minute, en fonction des nouvelles salles allouées et d'un timing pas mal perturbé. Malgré cela, nous espérons que nos invités, eux, n'ont pas été trop secoués et qu'ils garderont un bon souvenir de ce banquet 2008.

Nous avons eu le grand plaisir d'avoir parmi nous le Président des VT de France, le Général Bertrand de Lacroix de Vaubois et son épouse, ainsi que le président des VT du Luxembourg, Monsieur Montaigu et son épouse. Nos amis du Nord de la France étaient également présents. L'intérêt qu'ils nous témoignent depuis de longues années nous touche profondément et je profite de ce petit mot pour les en remercier.

Nord de la France...« Bienvenue chez les Ch'tis », un film français, qui vient de sortir en Belgique. Particulièrement hilarant, il ressort toutefois de cette comédie, un sentiment, voulu par les auteurs, de nostalgie du passé et du bon vieux temps. Au cours de mon intervention lors de l'Assemblée Générale, j'ai tenu à préciser que pour une organisation comme la nôtre, la tentation était forte de faire de la nostalgie notre fond de commerce.

Depuis que je suis membre de l'association, j'ai pu me rendre compte que notre « mission » allait bien au-delà de la « nostalgie du passé » et se situait donc plus en profondeur. Nos mises à l'honneur des médaillés (anniversaire du brevet d'aviateur) avec curriculum vitae, les biographies et Mémoires que nous réalisons, sont l'occasion de rappeler les hauts faits de nos anciens dans tous les secteurs de l'aviation. Nous poursuivrons cet

Beste vrienden vliegeniers,

Het lentenummer van ons magazine biedt de gelegenheid om twee hoofdactiviteiten van onze vereniging te belichten: het banket en de Algemene Vergadering (zie in dit verband ook het « Nieuws van de Vereniging »). Voor de secretaris-generaal en voor mezelf was het banket een vuurdoop. Zoals al vele keren voordien, was de keuze ook nu op het Hilton-hotel gevallen en dachten we op elke verrassing voorbereid te zijn. Niets was minder waar: in allerijl dienden we te gaan improviseren, in functie van de nieuwe zalen die ons werden toegewezen en met een door elkaar gehaalde timing. Maar we hopen toch dat de genodigden niet te fel opgejaagd werden en dat ze aan dit banket 2008 een leuke herinnering overhouden.

We hadden het genoeg om onder onze gasten de voorzitter van de Franse VT te hebben, generaal Bertrand de Lacroix de Vaubois met zijn echtgenote, evenals de voorzitter van de Luxemburgse VT, de heer Montaigu en zijn dame. Ook onze vrienden uit Noord-Frankrijk waren van de partij. De belangstelling die ze al zovele jaren koesteren, heeft ons geraakt en dus dank ik hen ook van harte voor die steun.

Noord-Frankrijk...« Bienvenue chez les Ch'tis » (*Welkom bij de chti's*), een Franse film die net in België is verschenen. Hij is erg luimig maar toch hangt er in deze film een zweem van heimwee naar het verleden en de goeie ouwe tijd, die door de makers is gewild. Bij mijn woordje tijdens de Algemene Vergadering stond ik er op om te benadrukken dat het voor onze vereniging verleidelijk is om van de nostalgie ons 'handelsfonds' te maken.

Sinds ik lid ben van de vereniging, heb ik me er rekenschap van kunnen geven dat onze « opdracht » verder reikt dan de "nostalgie van vroeger" en dus dieper lag. Ons eerbetoon aan de vereremerkten (verjaardag van hun vliegbrevet) met curriculum vitae, de biografieën en Gedenkboeken die we opstellen, ze bieden de kans om nog eens te herinneren aan de heldendaden van onze oudgedienden in alle domeinen van de luchtvaart. We zetten die inspanning door via dit magazine, onze

effort pour accomplir, par le biais de ce magazine, de notre nouveau site web et de nos diverses activités, un devoir de mémoire vis-à-vis de tous ceux qui ont écrit l'histoire de notre aviation. À cet égard, je pense que le moment est venu de vous annoncer le début prochain de la publication d'une large fresque qui retrace, cent ans plus tard, les premiers événements aériens en Belgique. Quand je vous parlais d'un travail en profondeur...
Rendez-vous dans le prochain numéro...

vernieuwde website en onze diverse activiteiten, een plicht die we moeten nakomen t.o.v. allen die de geschiedenis van ons vliegwezen hebben geschreven. In dit verband denk ik dat het ogenblik is aangebroken om u de komende verschijning aan te kondigen van de publicatie van een ruim overzicht, dat honderd jaar later, vertelt van de eerste vlieggebeurtenissen in België. Toen ik het had over een werk in de diepte...
Rendez-vous in het volgende nummer!

Michel Mandt

New web site !

Vous avez certainement remarqué que nous avons un nouveau site : <http://www.vieillestiges.be/>. C'est un site indépendant, cependant nos pages sur le site de la Maison des Ailes resteront encore accessibles un certain temps. Pour accéder à la partie réservée aux membres VTB, il vous faudra un mot de passe. Pour ce faire, cliquez sur 'create new account' (à gauche sur la première page) et suivez ensuite les instructions. Si vous éprouvez des difficultés, envoyez un courriel ou un petit mot à Hugo Cloeckart (via "Contact" ou via son adresse à la fin de ce magazine).

U heeft al gemerkt dat we een nieuwe website hebben: <http://www.vieillestiges.be/>. Dit is dus een onafhankelijke site, intussen zullen onze pagina's op de site van het Huis der Vleugels nog voor een tijdje beschikbaar blijven. Om toegang te krijgen tot de voor de VTB-leden voorbehouden zone, heeft u een paswoord nodig : dat kan u krijgen door aanklikken van 'create new account' (links op de eerste pagina) en de verdere instructies te volgen. Mocht het u niet lukken, stuur dan een mailtje of een woordje naar Hugo Cloeckart (via "Contact" of via zijn adres achteraan in dit nummer).



AVIATION SPACE AEROSPACE INDUSTRY PILOTS & CREWS TRAVEL INSURANCE

YOUR INSURANCE IN THE SKY

Highly professional answers for a world in motion.

Specific and tailor-made covers for active pilots
and dynamic travellers.

Proficiency and experience to serve the aerospace industry.

Simply think Aviabel, the Company from the Heart of Europe,
where knowledge meets your needs.



10 Brugmann avenue | B-1060 Brussels | Belgium | tel +32 2 349 12 11 | fax +32 2 349 12 99 | www.aviabel.be

INSURANCE COMPANY AUTHORIZED UNDER NO 0031 (01-07-1979 - NW 16/7/1979)



NIEUWS VAN DE VERENIGING NOUVELLES DE L'ASSOCIATION

Overlijdens – Décès

Colonel aviateur e.r. Raymond Lallemand, le 30 janvier 2008 (voir In Mémoriam plus loin dans ce magazine).

Serge Knaff, le 15 février 2008.

De Raad van Bestuur en de leden van de Vieilles Tiges van de Belgische Luchtvaart bieden de getroffen families hun blijken van medeleven aan.

Le Conseil d'Administration et les membres des Vieilles Tiges de l'Aviation belge présentent aux familles des défunts l'expression de leurs plus sincères condoléances.

WELKOM AAN DE NIEUWE LEDEN BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES

Guy VISELE
Avenue Henri Boucquéau 6,
1380 Lasne
Tél : 02 633 33 84 – GSM : 0475 22 06 44 – E-mail :
guy.visele@skynet.be
Admis VT

Alex MALENGREZ
Rue du Maquis 123,
1140 Bruxelles
Tél : 02 726 70 86 – E-mail : ON4AY1@skynet.be
Admis Act

Ludo GIJSELS
Heggemuslaan 9
2950 Kapellen
Tel: 03 605 60 48 – Gsm: 0495 30 89 06 – E-mail:
ludogysels@telenet.be
Aanvaard als VT

Bruno LEEMAN
Bessenlaan 97
3110 Rotselaar
Tel : 016 58 21 84 – Gsm : 0499 74 74 02 – E-mail :
brunoleeman@hotmail.com
Aanvaard als VT

Honoraat LEEMAN
Grensstraat 113
3140 Keerbergen
Tel : 015 23 36 43 – Gsm : 0477 92 12 87 – E-mail :
honoraat.leeman@pandora.be
Aanvaard als VT

Luc LATHOUWERS
Hoekstraat 3
3800 Sint-Truiden
Tel : 011 68 72 37 – Gsm : 0477 43 96 04 – E-mail :
latty@skynet.be Aanvaard als VT

Robert CORBEEL
Avenue de la Sarte 6
4053 Embourg
Tél : 04 367 08 82
Admis VT

René LENAERTS
Avenue Bois Becquet 29
1300 Wavre
Gsm : 0478 29 67 48 – E-mail : rene.lenaerts@brutele.be
Admis VT

Guido TRUYENS
Westmallebaan 64
2980 Zoersel
Tel: 03 685 05 39 – Gsm: 0477 31 76 62 – E-mail:
guy104@skynet.be
Aanvaard als VT

Karel VERVOORT
Armstraat 11
1980 Zemst
Gsm: 0477 45 90 26 – E-mail: fungu.air@pandora.be
Aanvaard als VT

Roger DEWULF
Dascottelei 68 bus 5
2100 Deurne
Gsm: 0478 44 32 14 – E-mail: roger.dewulf@skynet.be
Aanvaard als VT

Jack VAN SPRANG
Résidence Thémis, Ketelpoort 32
9000 Gent
Tel: 09 223 24 76 – Fax 09 223 51 79
Aanvaard als A

Johan QUIX
Gansheidestraat 17 (zie volgende bladzijde)

3078 Meerbeek
Gsm: 0496 28 09 23 – E-mail: johan.quix@skynet.be
Aanvaard als VT

Wilfried DE BROUWER
Steenveldstraat 11
3210 Linden
Tel: 016 62 05 63 – Fax: 016 62 40 76 – Gsm: 0495 30 52
50
E-mail: airman@skynet.be
Aanvaard als VT

Willy TISON
Avenue de l'Araucaria 145 bte 4
1020 Bruxelles
GSM : 0477 57 37 19 – E-mail : wagringo@hotmail.com
Admis VT

Paul VAN WEYENBERGH
Oppemstraat 24A, 3080 Tervuren
Gsm: 0475 68 70 70 – E-mail: pvw@telenet.be
Aanvaard als Act

Guy FONTEYNE
Chemin des Noce 59
1410 Waterloo
Tél : 02 354 36 24 – Fax : 02 356 01 47
GSM : 0475 26 18 39
E-mail : info@tac-equipment.com
Admis VT

Iwein VAN CAELENBERG
Hyacintenstraat 42
9300 Aalst
Tel : 053 77 85 00 – Fax: 053 77 52 90 – Gsm: 0478 3920
71
E-mail: daedalus.nv@pandora.be
Aanvaard als VT

Guy NEYRINCK
Domaine de la Chise 5
1315 Piétrebais
Tél : 010 84 07 86 – Gsm : 0475 55 74 10 – E-mail :
guyneyrinck@skynet.be
Admis VT

Maandelijks bijeenkomst in het Luchtvaartmuseum

9 juli 2008

Traditiegetrouw komen we in juli om 12 uur samen in de cafetaria van het Luchtvaartmuseum i.p.v. in het Huis der Vleugels.
Als u aan de lunch in het museum wenst deel te nemen, gelieve dan **vóór 2 juli € 27** te storten op rekening van onze vereniging,
met de mededeling: Lunch Museum. Alvast bedankt!

Réunion mensuelle au Musée de l'Air

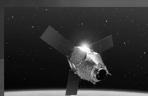
le 9 juillet 2008

Au mois de juillet, il est de tradition d'organiser notre réunion mensuelle à la cafétéria du Musée, au lieu de la Maison des Ailes.
Si vous désirez participer au lunch de la journée, veuillez virer **avant le 2 juillet** la somme de **27€** au compte de notre association,
avec la communication : Dîner Musée. Merci d'avance!



SONACA

Votre partenaire aérospatial de classe mondiale



PLEIADES



AIRBUS



EMBRAER



BOMBARDIER



DASSAULT 7X



GROB G180



A400M



B-HUNTER

VOTRE PARTENAIRE FIABLE POUR LE DEVELOPPEMENT ET LA FABRICATION DE STRUCTURES
AERONAUTIQUES ET DE LEURS SYSTEMES ASSOCIES

www.sonaca.com

Sonaca S.A. • Route Nationale Cinq • B-6041 Gosselies • Tel. 32 71 25 51 11 • Fax 32 71 34 40 35



In memoriam Raymond «Cheval» Lallemand

Par/ door
Jean-Pierre Decock

Raymond « Cheval » Lallemand devant son Typhoon Ib avec le cheval errant qu'il avait recueilli et montait à B10 Plumetot en Normandie en juillet 1944, alors qu'il était Flight Commander au squadron 198. (Imperial War Museum)

Raymond « Cheval » Lallemand vóór zijn Typhoon Ib met het verdwaalde paard dat hij in juli 1944 had opgevangen en bestegen in B10 Plumetot in Normandië, toen hij Flight Commander was in het 198 squadron. (Imperial War Museum)

En guise d'hommage au Colonel Aviateur Raymond « Cheval » Lallemand

Le Colonel Raymond Lallemand, dit « Cheval », nous a quittés le 30 janvier dernier. Né le 23.08.1919, il entra à l'école de pilotage de Wevelghem en 1939. C'est à cette époque que lui échet le surnom de « Cheval », car la pratique d'attribuer sobriquets et surnoms était déjà vivace chez les pilotes belges de l'époque, elle se renforcera au sein de la RAF et cette tradition perdure encore de nos jours...

Raymond Lallemand se vit donc attribuer le surnom « Cheval » à cause de sa « saine » dentition et de son rire qu'il avait déjà franc... En outre, il aimait beaucoup les chevaux et était lui-même fin cavalier. Aviateur et cavalier accomplis, ces éléments sont réunis dans la photographie ci-jointe faite durant la première quinzaine de juillet 1944, donc peu après le débarquement en Normandie, à l'aérodrome avancé (Advanced Landing Ground) B10 de

Een eerbetoon aan kolonel vlieger Raymond « Cheval » Lallemand

Kolonel Raymond Lallemand, bijgenaamd « Cheval », heeft ons op 30 januari jl. verlaten. Hij werd geboren op 23.08.1919 en trok in 1939 naar de Vliegschool in Wevelgem. In die periode kreeg hij zijn bijnaam « Cheval », want toen al bestond de levendige gewoonte om Belgische piloten toen al een bij- of een koosnaam te geven. In de RAF werd het gebruik verdergezet en ook vandaag nog bestaat die traditie...

Raymond Lallemand kreeg dus de bijnaam « Cheval » omwille van zijn « gezond » gebit en zijn toen al open lach. Daarbij hield hij van paarden en was hij zelf een gedegen ruiter. Zowel de vliegenier als de ruiter zijn op bijgaande foto vereeuwigd; ze dateert uit de eerste weken van juli 1944, dus enkele dagen na de Ontscheping in Normandië, op het vooruitgeschoven vliegveld (Advanced Landing Ground) B10 van Plumetot. Dat lag dicht bij de Normandische kust en lag zelfs een maand na

Plumetot proche de la côte normande et toujours, un mois après le jour J, sous le feu ennemi.

« Cheval » Lallemand m'a raconté qu'il y avait de nombreux chevaux errants, suite aux combats féroces qui opposèrent les Alliés à la Wehrmacht dans les premières semaines de l'invasion. Bien que farouches, certains se laissaient approcher et Raymond Lallemand, connaissant bien les chevaux, en amadoua un et parvint à le monter fréquemment au retour de ses nombreuses missions d'appui-feu et de strafing menées sur Typhoon Ib, alors qu'il était Flight Commander au squadron 198, dont le CO n'était autre que le fameux pilote français Paul Ezanno.

Raymond Lallemand possédait une petite reproduction de cette photo prise à l'époque par un correspondant de guerre britannique et il y tenait beaucoup, car elle illustrait ses « raisons d'être »... Malheureusement, il l'avait prêtée à un soi-disant historien de l'aviation qui ne l'a jamais restituée... Il m'en avait parlé un jour et j'avais gardé cela en mémoire, sans plus. Lorsque je préparai un opusculé (avec Mr Kit) en 2001, avec post-face de Raymond Lallemand et publié aux Editions Corlet en 2003 pour être diffusé dans les nombreux musées du débarquement et autres librairies de Normandie, je me suis dit que le document étant volontairement restreint en volume dès sa conception, il lui fallait a priori des documents percutants. C'est pourquoi je décidai d'effectuer quelques recherches complémentaires à la photothèque de l'Imperial War Museum où, en zigzagant entre divers dossiers d'archives en fin de journée, je suis tombé sur cette fameuse photo ! Je l'ai aussitôt commandée afin de la remettre au Colonel Lallemand qui, il va sans dire, était très heureux de reprendre possession de ce précieux souvenir et témoin de sa carrière fertile en événements.

C'est alors qu'il m'a fait remarquer qu'il avait volontiers utilisé cette photo pour illustrer divers de ses écrits, mais qu'il précisait systématiquement à l'éditeur de la cadrer « un peu serré » pour qu'on ne voie pas les blessures à l'encolure du cheval causées par un licou inadapté et la négligence de son propriétaire précédent. Cela faisait inutilement et stupidement souffrir le cheval et bouillir Raymond Lallemand.

Cette anecdote est révélatrice d'une des nombreuses facettes de la personnalité de « Cheval » Lallemand, un homme d'exception mais qui a su demeurer toute sa vie chaleureux, courtois et ouvert aux autres. Nul doute qu'il vivra longtemps encore dans la mémoire de ceux, nombreux, qui l'aimaient et l'admiraient.

Lisez également sa biographie, établie par Philippe

Deman :

<http://www.bamfbamrs.be/RAF/documents/Lallemand.htm>

de ontschepping, nog altijd onder vijandelijk vuur.

« Cheval » Lallemand heeft me verteld dat er veel loslopende paarden waren, een gevolg van de hevige gevechten die de Geallieerden en de Wehrmacht voerden tijdens de eerste weken na de invasie. De paarden waren verwilderd maar toch lieten er sommige zich benaderen en Raymond Lallemand, die goed met paarden vertrouwd was, kon er eentje voor zich winnen; hij besteedde het vaak na zijn talloze vluchten met vuursteun en strafing die hij op Typhoon Ib vloog, toen hij Flight Commander was in het squadron 198, waarvan de CO niemand anders was dan de beroemde Franse piloot Paul Ezanno.

Raymond Lallemand bezat een kleine afdruk van de foto van toen, die genomen was door een Britse oorlogscorrespondent. Hij was eraan gehecht want ze illustreerde zijn "reden van bestaan". Jammer genoeg had hij ze uitgeleend aan een zogenaamde luchtvaarthistoricus die ze nooit heeft teruggegeven. Op een dag heeft hij me erover gesproken en ik had het zondermeer onthouden. In 2001 bereidde ik een klein werkje voor (samen met Mr Kit) en met een nawoordje van Raymond Lallemand. Het werd in 2003 uitgegeven door de Editions Corlet om te worden verspreid in de vele ontscheppingsmusea en boekhandels in Normandië. Ik dacht toen bij mezelf dat het werk van bij de start gewild beperkt in volume was en dat er dus vooral treffende documenten bij hoorden. Daarom besloot ik wat extra-opzoekingswerk te doen in de fototheek van het Imperial War Museum. Op het einde van de dag bladerde ik zomaar wat door diverse archieven en daar was plots die bewuste foto! Ik heb ze ogenblikkelijk besteld om ze aan kolonel Lallemand weer te geven, die uiteraard erg gelukkig was om de dierbare herinnering en getuige van zijn bewogen carrière terug te krijgen.

Hij heeft me toen doen opmerken dat hij die foto graag gebruikte om zijn diverse werken te illustreren maar dat hij bij de uitgever systematisch aandrang om ze "een beetje eng" in te kaderen. Op die manier zou men de verwondingen aan de hals van het paard niet zien, die het gevolg waren van een ongeschikte halster en van de slordigheid van zijn vorige eigenaar. Zoiets deed het paard onnodig en domweg lijden en Raymond Lallemand koken.

Deze anecdote is typisch voor een van de vele facetten van de persoonlijkheid van « Cheval » Lallemand, een uitzonderlijk man die gans zijn leven hartelijk, minzaam en openhartig is gebleven. Niemand twijfelt er aan dat hij nog lang door blijft leven in de herinnering van de velen die hem liefhadden en bewonderden.

(Vertaling : B. Tersago)

Cotisation Maison des Ailes

Sachez que, si vous réglez votre cotisation de la Maison des Ailes en même temps que celle des Vieilles Tiges, la MdA ne vous coûtera que 10 euros au lieu de 15.

Bijdrage Huis der Vleugels

Als u uw bijdrage voor het Huis der Vleugels tegelijktijd met die van de Vieilles Tiges betaalt, weet dan dat het Huis der Vleugels u slechts 10 euro i.p.v. 15 zal kosten.

In mémoriam Gilbert Mauroo

Menen, 7 – 10 – 1932

Laken, 13 – 12 - 2007

Par/ door Pierre Van Hecke

Qui était Gilbert Mauroo ?

La carrière en aviation de Gilbert Mauroo commence en 1956, il entre à la SABENA comme instrumentiste : il ne pouvait commencer autrement puisqu'il aimait les avions et que son métier précédent était l'horlogerie. A côté de son travail sur les instruments de bord, il suit les cours de mécanicien-navigant aux Art et Métiers. En 1960, il essaie de passer mécanicien-navigant à la SABENA qui lui répond que c'est momentanément impossible. Désirant à tout prix voler, il s'engage comme commis de bord, toujours à la SABENA, pour une durée de 5 ans. Malgré son brevet de mécanicien-navigant, la SABENA lui refuse une nouvelle fois ce poste pour une question de standing : il ne serait pas convenable qu'un commis de bord passe à un emploi dans le cockpit (cela changera plus tard).

Excédé, il donne sa démission pour aller voler pendant 2 ans au Zaïre comme mécanicien-navigant sur Douglas DC-4 et DC-6 de la BIAS (Belgian International Air Service).

En 1967, Gilbert Mauroo va passer sa licence de pilote professionnel IFR à Miami (Florida) à la grande école Burnside Ott qui aligne 200 Cessna par jour ! Quatre mois lui suffisent, en étudiant la théorie 4 ou 5 heures par jour, pour 2 ou 3 heures de vol. Nanti de cette licence, il réintègre la BIAS au Zaïre comme copilote, fonction qu'il occupe durant un millier d'heures de vol.

En 1968, il s'engage pour 1 an dans une compagnie privée où il vole un Aztec, petit porteur 6 places. La vie d'équipage lui manquant, il pose sa candidature à Air Congo en 1969. Il y entre d'abord comme mécanicien-navigant, à nouveau sur DC-4 et DC-6.

En 1970, il obtient sa licence de pilote de ligne aux Etats-Unis, ce qui lui permet de recommencer une carrière à Air Congo, devenu Air Zaïre en 1971.

Air Zaïre était la compagnie aérienne nationale de la République démocratique du Zaïre. Ses destinations étaient européennes et africaines. En automne 1986, Air Zaïre changea d'administration, suite à des problèmes financiers dus à un accroissement de la compétition dans les années 1980.

En 1971 Gilbert Mauroo, à Air Zaïre, comme pilote cette fois, il vole successivement un Fokker comme premier officier puis commandant, un DC-8 comme premier officier, et un DC-10 à la même fonction jusqu'en 1983-1984. Gilbert est licencié pour des raisons économiques.



Wie was Gilbert Mauroo ?

In 1956 begint Gilbert Mauroo bij SABENA zijn luchtvaartloopbaan als instrumentalist. Het kon ook niet anders, want hij hield van vliegtuigen en vliegen. Zijn vorig beroep was horlogemaker. Terwijl hij bij SABENA werkte, volgde Gilbert cursussen boordtechniek in de technische school Kunsten & Wetenschappen. In 1960 probeert hij overgeplaatst te worden als boordwerktuigkundige maar SABENA antwoordde dat dit tijdelijk onmogelijk was. Door zijn drang om te vliegen wordt hij gedurende 5 jaar steward bij SABENA. Niettegenstaande zijn getuigschrift van boordwerktuigkundige wordt hij door SABENA opnieuw geweigerd met als reden: het past niet dat een steward deel uitmaakt van een technische bemanning (later veranderde dit).

Het "onmogelijke" wordt hem te veel. Hij neemt ontslag om bij BIAS (Belgian International Service) te gaan vliegen. In Zaïre vliegt hij gedurende 2 jaar als boordwerktuigkundige op Douglas DC-4 et DC-6.

In 1967 behaalt Gilbert Mauroo zijn licentie als beroepspiloot-IFR te Miami (Florida) in de grote school Burnside Ott, die dagelijks een 200-tal Cessna's kan oplijnen! Vier maanden volstaan, met van 4 tot 5 uren studie per dag voor 2 tot 3 uren vliegen. Met deze nieuwe vergunning wordt hij opnieuw aangenomen bij BIAS in Zaïre, deze keer als tweede piloot met duizend vliegen.

In 1968 vliegt hij voor een privémaatschappij met een Aztec, een vliegtuig met 6 plaatsen. Hij mist het leven samen met een bemanning en dus vliegt Gilbert in 1969 weer als boordwerktuigkundige bij Air Congo, opnieuw op DC-4 en DC6.

In 1970 behaalt hij in de Verenigde Staten zijn brevet van lijnpiloot, wat hem toelaat een nieuwe loopbaan te beginnen bij Air Congo, in 1971 Air Zaïre geworden.

Air Zaïre was de nationale luchtvaartmaatschappij van de République démocratique du Zaïre, met bestemmingen in Europa en Afrika. Door de economische toestand in de

Accaparé par l'aviation, Gilbert Mauroo ne traîne pas : il revolera en free-lance sur DC-3, Caravelle, DC-10, petit porteur.

Au revoir et bon vol Gilbert

Keep'em in flight over Africa

Informations obtenues: Gilbert Mauroo, RTBF, Aéro Magazine.

Sur notre nouveau site, vous trouverez le texte complet de l'article paru dans Aéro Magazine et mentionné ci-dessus. Cliquez sur SUMMARY – CONTRIBUTIONS – Crash à Kissidougou.

herfst van 1986, verandert het beheer bij Air Zaïre; na financiële problemen, veroorzaakt door de voortdurende groei en concurrentie tijdens de jaren 80.

In 1971 vliegt Gilbert als lijnpiloot bij Air Zaïre, achtereenvolgens op Fokker als copiloot en later als gezagvoerder; copiloot op DC-8 en DC-10. In 1983-1984 wordt Gilbert Mauroo om economische redenen ontslagen.

Vliegen is zijn leven en Gilbert gaat door. Als free-lance vliegt hij op DC-3, Caravelle, DC-10 en lichte vliegtuigen.

Tot ziens en goede vlucht Gilbert

Keep'em in flight over Africa

Informatie van: Gilbert Mauroo, RTBF, Aéro Magazine.



 **brussels airlines**
flying your way

PROCÈS-VERBAL DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 9 AVRIL 2008

PROCES-VERBAAL VAN DE ALGEMENE VERGADERING VAN 9 APRIL 2008

Le président Michel Mandl ouvre la séance à 15h15.

Il annonce que 28 membres sont présents et que 53 procurations ont été enregistrées.

Voorzitter Michel Mandl opent de zitting om 15h15.

Hij meldt dat er 28 leden aanwezig zijn en dat er 53 volmachten werden genoteerd.

Mot du président/ Welkomstwoord van de Voorzitter:

Bienvenue à cette Assemblée Générale de notre association des Vieilles Tiges de l'Aviation belge. Aan u allen van harte welkom. Zoals het zaterdag mijn eerste banket was, is het vandaag mijn eerste Algemene vergadering als voorzitter van onze vereniging.

Ik beschouw het als een eer om deze functie te mogen bekleden en zeker sedert dat ik mij een beetje heb ingewerkt in de geschiedenis van onze voorgangers en meer bepaald de heroïsche periode van de beginjaren van onze Belgische Luchtvaart.

Er loopt momenteel een Franse film op onze schermen: "Bienvenue chez les Ch'Tis", un film hilarant, à voir sans aucun doute, mais d'où ressort un sentiment, voulu d'après les auteurs, de nostalgie du passé et du bon vieux temps.

Pour une organisation comme la nôtre, la tentation est forte de faire de la nostalgie notre fond de commerce. Je pense que notre mission se situe plus en profondeur et je dois vous avouer que ce que j'ai découvert chez les Vieilles Tiges correspond parfaitement aux objectifs que je souhaiterais nous voir poursuivre. Nos mises à l'honneur des médaillés, les biographies et Mémoires que nous réalisons, sont l'occasion de rappeler les hauts faits de nos anciens dans tous les secteurs de l'aviation. C'est cette diversité qui fait notre richesse...

Ik denk dus dat we verder in deze richting moeten werken met hulp van de laatste communicatiemiddelen en ik denk hier in eerste instantie aan onze website. Ons driemaandelijks magazine zal verder blijven bestaan, maar het is duidelijk dat we met onze vernieuwde site een breder publiek zullen kunnen raken.

Wat de inhoud betreft van onze toekomstige bijdragen kan ik u melden dat we de geschiedenis aan het schrijven zijn van onze Belgische Luchtvaart, sedert de beginjaren in 1908, tot vandaag, en dat het onze bedoeling is om dit dan ook in onze magazine en op onze website te publiceren.

Voor volgend jaar zijn we ook al begonnen aan de nieuwe "gedenkboeken": Jean Stampe, Edmond Thieffry. We zullen ons in ieder geval tot drie gedenkboeken beperken.

Je pense qu'il serait également utile de voir dans quelle mesure un rapprochement entre les différentes associations liées à l'aviation n'est pas souhaitable. L'exemple de notre coopération avec la Maison des Ailes peut sans doute être poursuivi avec d'autres organismes. Je pense plus spécialement à l'Aéro-Club de Belgique.

Au sein de cette vénérable maison, n'y a-t-il, par exemple, pas moyen de réfléchir, tout comme nos prédécesseurs l'ont fait lorsqu'ils se sont lancés dans la création d'un magazine, à la création d'une bibliothèque qui rassemblerait les livres ayant trait aux personnes ayant contribué au bon renom de notre aviation. C'est une question que je pose ? Peut-être vaut-elle la peine d'être examinée.

Ik zou mijn inleidingswoordje willen beëindigen met een dankwoord aan de medewerkers van de Raad van Bestuur voor het prachtige werk dat ze allen leveren. Het is een beetje een Spaanse kroeg waar iedereen zijn capaciteiten en knowhow ter beschikking stelt en er voor zorgt dat het gezellig is samen te werken. Un grand merci aux membres du CA pour tout le travail accompli, dans un excellent esprit, au cours de l'année écoulée.

Le président rappelle ensuite le nom des membres décédés au cours de l'exercice 2007 :

- 2 épouses de membres : mesdames DELFLY et JANSSENS.
- Messieurs Alfons VAN DEN BROEK, Maurice de RAIKEM, Etienne (Steve) WELLEKENS, Alfred BAUER, Jacques MICHAUX, Henri (Rik) HAYOT, Roger BUSSCHOTS, Jean-Léon FUCHS, Hans BEYAERT, Gilbert MAUROO & Georges JASPIS DFC.
- 2 membres nous ont déjà quittés en 2008 : le Col Avi e.r. Raymond LALLEMANT DFC et Serge KNAFF. Une minute de silence est observée.

Approbation du procès-verbal de l'assemblée générale statutaire du 11 avril 2007, publié dans le magazine N° 2-2007 du 15 mai 2007 : le PV est approuvé.

Rapport du secrétaire général Didier Waelkens.

- Au 31 décembre 2007, notre association comptait 508 membres, répartis comme suit :
 - VT : 404
 - ACT : 28
 - A : 58
 - Veuves : 18
- En 2007, nous avons perdu 11 membres décédés, 6 ont donné leur démission (2 sont décédés depuis lors) et 11 membres ont été radiés suite au non renouvellement de la cotisation. 36 nouveaux membres sont venus renforcer nos effectifs.
- Voici le récapitulatif de nos activités en 2007 :

Nous avons participé aux cérémonies du souvenir suivantes : Vroenhoven le 11 mai, Jalhay-Le Tigelot le 26 août (Mémorial canadien), Poelkapelle le 15 septembre (Guynemer), St Denijs Westrem le 23 septembre (aviateurs polonais), Remembrance Day le 13 octobre (Cinquantenaire) et Pelouse des Aviateurs et RAF le 1 novembre (cimetière de Bruxelles).

Nous avons visité la base aérienne de Florennes dans le cadre de l'Expo « 60 Years Florennes AB » le 13 juin. Notre banquet annuel s'est tenu au Club Prince Albert le 24 mars tandis que l'assemblée générale statutaire des membres avait lieu le 11 avril à la Maison des ailes.

Comme le veut la tradition, notre réunion mensuelle de juillet s'est tenue au Musée de l'Air, le 11 pour être précis, tandis que celle du 8 août s'est déroulée à l'aérodrome de Kiewit.

Finalement, nous ne manquerons pas de signaler la réception pour les 70 ans des VTB & de la MdA qui s'est tenue à la Maison des Ailes le 19 octobre.

- Il y a un an, à 2 jours près, vous avez décidé de me faire confiance en m'attribuant le poste de

De voorzitter citeert vervolgens de namen van de leden die in het boekjaar 2007 zijn overleden :

- 2 echtgenotes van leden: de dames DELFLY en JANSSENS.
- De heren VAN DEN BROEK, Maurice de RAIKEM, Etienne (Steve) WELLEKENS, Alfred BAUER, Jacques MICHAUX, Henri (Rik) HAYOT, Roger BUSSCHOTS, Jean-Léon FUCHS, Hans BEYAERT, Gilbert MAUROO & Georges JASPIS DFC.
- 2 leden hebben ons in 2008 verlaten: kol VI b.d. Raymond LALLEMANT DFC en Serge KNAFF. Er wordt een minuut stilte in achtung genomen.

Goedkeuring van het proces-verbaal van de algemene statutaire vergadering van 11 april 2007, gepubliceerd in het magazine Nr 2-2007 van 15 mei 2007: het PV wordt goedgekeurd.

Verslag van de secretaris-generaal Didier Waelkens.

- Op 31 december 2007 telde onze vereniging 508 leden, als volgt verdeeld :
 - VT: 404
 - ACT: 28
 - A: 58
 - Weduwen: 18
- In 2007 verloren we 11 overleden leden, 6 gaven hun ontslag (2 zijn sindsdien overleden) en 11 leden werden geschrapt wegens niet-hernieuwen van hun bijdrage. 36 nieuwe leden zijn ons komen vervoegen.
- Hier volgt een overzicht van onze activiteiten in 2007:

We hebben aan volgende herdenkingsplechtigheden deelgenomen: Vroenhoven op 11 mei, Jalhay-Le Tigelot op 26 augustus (Canadees Memoriaal), Poelkapelle op 15 september (Guynemer), Sint Denijs Westrem op 23 september (Poolse vliegeniers), Remembrance Day op 13 oktober (Jubelpark) en Ereperk der Vliegeniers en RAF op 1 november (kerkhof van Brussel).

Op 13 juni bezochten we de basis Florennes in het raam van de Expo «60 Years Florennes AB». Ons jaarlijks banket vond plaats in de Prins Albertclub op 24 maart, met de Statutaire Algemene Ledenvergadering op 11 april in het Huis der Vleugels.

Zoals de traditie het wil, had de maandelijkse bijeenkomst van juli plaats in het Luchtvaartmuseum, meer bepaald de 11de, terwijl die van augustus plaatsvond op het vliegveld van Kiewit.

Vergeeten we ten slotte niet de receptie te vermelden voor de 70 jaar van de VTB en het HdV, op 19 oktober in het Huis der Vleugels.

- Twee jaar geleden, op 2 dagen na, heeft u me uw vertrouwen geschonken, door me de functie van

Secrétaire-général. La tâche ne fut certes pas aisée et cette première année fut pour moi une découverte des responsabilités qui m'incombaient ; grâce au soutien et encouragements permanents non seulement des membres du CA mais aussi des membres lors des réunions mensuelles, j'ai, je crois, réussi à m'imprégner de cet esprit « VTB » et espère avoir répondu à toutes vos attentes. Il est toutefois une personne que je voudrais mettre en avant car sans lui, la tâche m'eût été impossible. Bob, quand tu m'as remis ton mandat de SecGen le 11 avril dernier après 12 années de très bons et loyaux services comme le veut l'expression, tu avais dit en me citant : « *il peut compter sur ma collaboration chaque fois qu'il le sollicitera* ». Aujourd'hui, je peux certifier devant tous ici présents que tu t'es dépensé sans compter pour m'aider dans la lourde tâche de te succéder ; toi seul sait combien d'e-mails et de téléphones nous avons échangés au cours de cette année, au bas mot, il y en a plus de cents. Mais il fallait bien cela pour te soutirer tous les petits secrets et autres inconnues de la vie journalière des VTB. Merci à toi Bob et je te promets de moins te solliciter lors des 12 prochains mois..., enfin, je vais essayer.

- Le nouveau site internet des VTB est officiellement mis en ligne ce jour : www.vieillestiges.be. Le webmaster Hugo Cloeckart donne quelques explications quant à son fonctionnement et invite tous les membres à s'y inscrire afin d'avoir accès à la zone qui leur est réservée.

Rapport du trésorier Alex Peelaers :

- Bilan financier 2007 et Budget 2008;
- Présentation des nouvelles cotisations pour 2009 :

- Membres en BE :	22 €
- Veuves en BE :	11 €
- Membres à l'étranger :	27,50 €
- Veuves à l'étranger :	13,50 €
- Ajouter 10 € (ald. 15) pour cotisation cumulée avec celle de la MdA.	

Rapport des vérificateurs aux comptes : Mr Claude Buisseret confirme l'exactitude des comptes et félicite le trésorier Alex Peelaers pour la qualité du travail fourni.

Décharge est ensuite accordée à l'unanimité aux vérificateurs et aux administrateurs pour l'exercice 2007.

Mr. Xavier Janssens et Claude Buisseret sont alors reconduits dans leur tâche de vérificateurs aux comptes pour l'exercice 2008 ; il en est de même pour Mr. Thierry Tournay et Pierre Debourse en tant que vérificateurs aux comptes suppléants.

Élection :

Deux administrateurs sont sortants et rééligibles : Norbert Niels et Alex Peelaers. Ils sont réélus à l'unanimité et reçoivent les félicitations du président. Aucun membre effectif n'a posé sa candidature.

Questions et réponses :

- Un membre demande à ce que les reportages-

secretaris-generaal toe te vertrouwen. De opdracht was niet gemakkelijk en het eerste jaar was voor mij een ontdekking van de verantwoordelijkheden die zoiets inhield; met de steun en voortdurende aanmoedigingen van de bestuursleden, zowel als van de leden tijdens de vergaderingen, meen ik de 'VTB-geest' te hebben gevonden en de verwachtingen te hebben ingelost. Ik zou echter iemand willen citeren die me de taak erg heeft vergemakkelijkt. Bob, toen je me na 12 jaar trouwe dienst, op 11 april je mandaat van SecGen doorgaf, dan deed je dat met de woorden: «*telkens als hij wil, kan hij op mijn medewerking rekenen*». Vandaag kan ik iedereen hier bevestigen dat je je helemaal hebt gegeven om me bij die zware taak te helpen; jij alleen weet hoeveel e-mails en telefoontjes we het voorbije jaar met elkaar hebben uitgewisseld, maar het zijn er meer dan honderd. Maar die waren wel nodig om je alle geheimen en verborgen feitjes van het dagelijks bestuur van de VTB te ontfutselen. Bedankt Bob, ik beloof je de volgende 12 maand minder lastig te vallen..., enfin, ik ga het proberen.

- De nieuwe website van de VTB is vandaag officieel online: www.vieillestiges.be. Webmaster Hugo Cloeckart geeft wat uitleg over de werking ervan en nodigt alle leden uit zich er te registreren om toegang te krijgen tot de aan de leden voorbehouden pagina's.

Verslag van de penningmeester Alex Peelaers:

- Financiële balans 2007 en Budget 2008;
- Aankondiging van de nieuwe bijdragen voor 2009:

- Leden in BE:	22 €
- Weduwen in BE:	11 €
- Leden in het buitenland:	27,50 €
- Weduwen in het buitenland:	13,50 €
- 10 € toevoegen (i.p.v. 15) voor een bijdrage, gecumuleerd met die van het HdV.	

Verslag van de rekeningenverificateurs: Dhr Claude Buisseret bevestigt de juistheid van de rekeningen en feliciteert penningmeester Alex Peelaers voor de kwaliteit van het geleverde werk.

Aan de verificateurs en de bestuurders wordt vervolgens kwijting verleend voor het boekjaar 2007.

De heren Xavier Janssens en Claude Buisseret worden dan opnieuw belast met de taak van verificateur voor het boekjaar 2008; idem voor de heren Thierry Tournay en Pierre Debourse als vervangende rekeningenverificateurs.

Verkiezingen:

Er zijn twee uittredende en herkiesbare bestuurders: Norbert Niels en Alex Peelaers. Ze worden bij unanimité herkozen en door de voorzitter gelukkigewinst. Geen enkel lid heeft zijn kandidatuur gesteld.

Vraag en antwoord:

- Een lid vraagt dat de fotoreportages op de website

photos sur le site ne soient pas disponibles au grand public, mais uniquement réservés pour les membres. Il sera tenu compte de cette remarque.

- Il est demandé à ce que des sorties de 2 ou 3 jours soient à nouveau organisées, éventuellement avec l'aide de spécialistes en la matière. Afin d'arriver à un nombre suffisant de participants (pour maintenir le prix le plus bas possible), l'offre pourrait être étendue à d'autres associations. Proposition fort sympathique, mais qui n'a pas par le passé eu le succès escompté. Le CA examinera toutefois cette suggestion.

niet voor het grote publiek zichtbaar zouden zijn en enkel voorbehouden voor de leden. Er zal met deze opmerking rekening worden gehouden.

- Er wordt gevraagd om opnieuw uitstappen van 2 of 3 dagen te organiseren, eventueel met de hulp van specialisten terzake. Om een voldoende aantal deelnemers te bereiken (om zo de laagst mogelijke prijs te garanderen), zou het aanbod kunnen worden uitgebreid naar andere verenigingen. Een sympathiek voorstel dat in het verleden echter niet het verwachte succes heeft gekend. De RvB zal deze suggestie verder onderzoeken.

IMPORTANT : COTISATION 2008

Si vous avez trouvé un bulletin de virement dans ce magazine, votre cotisation pour 2008 ne nous est pas encore parvenue. Voudriez-vous donc bien la régler le plus vite possible. Avec nos meilleurs remerciements.

BELANGRIJK: BIJDRAGE 2008

Als u in uw magazine een overschrijvingsformulier heeft gevonden, dan heeft uw bijdrage voor 2008 ons nog niet bereikt. Kunt u die zo spoedig mogelijk vereffenen?
Met onze beste dank.



Make your dreams come true

Come and visit us...



HOW TO REACH US?

SFA, Brussels Airport, Building 201, 1820 Steenokkerzeel, Belgium, +32 (0)2 752 57 47, info@sfa.be, www.sfa.be

Charles Van den Born, brevet n° 6 de pilote belge.

Charles Van den Born, brevet nr 6 van Belgisch piloot.

Nous avons rassemblé ici plusieurs documents, relatant la carrière de Charles Van den Born, une figure de l'aviation belge qui mérite bien votre attention.

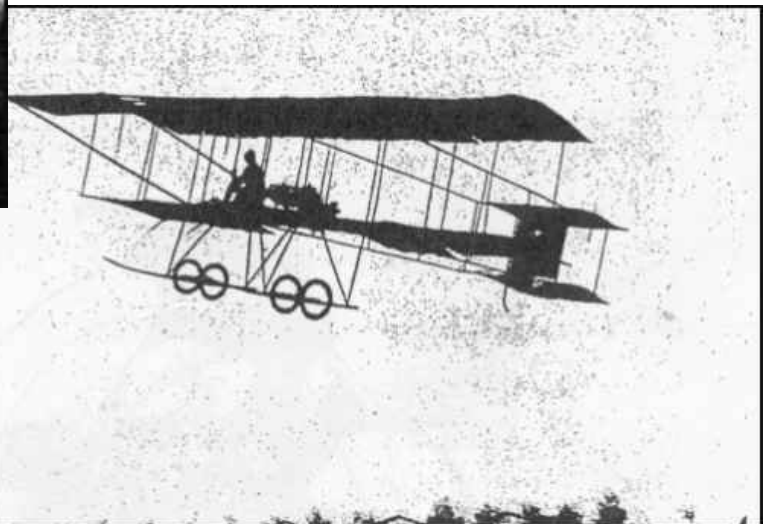
Vous trouverez tout d'abord sa biographie, suivie d'une aventure assez particulière en Chine et enfin, un texte en anglais sur la construction d'une réplique d'un de ses avions.

Nous vous souhaitons une agréable lecture !

We hebben een aantal documenten samengebracht in een artikel over de loopbaan van Charles Van den Born, een luchtvaartfiguur die uw aandacht meer dan waard is.

U vindt eerst zijn biografie, vervolgens een eerder apart avontuur in China en ten slotte een Engels artikel over de reconstructie van een van zijn vliegtuigen.

We wensen u een aangename lezing toe!



Charles Van den Born

et son Farman/ en zijn Farman

Né à Liège le 11 juillet 1874 de mère française, Charles Van den Born est d'abord un champion cycliste et automobile. Son nom figure sur les tablettes de nombreuses compétitions en Europe.

À la fin de 1909, il vient à l'aviation et fait ses débuts sous la direction d'Henri Farman à Mourmelon. Après quelques leçons, il exécute des vols d'un quart d'heure et bientôt, il tient l'air pendant 1h16. Il a à peine appris à maîtriser les aéroplanes qu'on lui confie, que déjà il remporte divers prix et trophées. Henri Farman n'hésite pas à en faire le pilote instructeur de son école de Châlons et à lui confier ses premiers élèves. Il formera ainsi le lieutenant Cammerman qui obtient le premier brevet de l'Aéro-Club de France décerné à un militaire, le capitaine Dickson de l'armée anglaise, un des grands pionniers de l'aviation britannique, et notre Chevalier Jules de Laminne, premier instructeur officiel des aviateurs militaires belges.

Outre sa fonction de moniteur, Charles Van den Born est responsable de la réception des premiers appareils Farman commandés par l'Armée française.

Le brevet que lui décerne l'Aéro-Club de France sous le n° 37 à la date du 8 mars 1910 ne fait que consacrer sa maîtrise incontestée. Puis ce sont les démonstrations en public : à Florence d'abord, ensuite au meeting de Nice où il enlève le prix des passagers, celui de la croisière maritime et le second prix de totalisation des distances. A Lyon, Van den Born figure parmi les meilleurs et termine en tête du classement général des meetings de Bordeaux, Cannes et Nantes.

Puis, c'est le départ pour l'Indochine. Avec du matériel emmené de France et aidé par les soldats du 11e Colonial, il reconstruit un biplan Farman. C'est par cet appareil que le 10 décembre 1910 et pour la première fois, la Cochinchine est survolée en avion. Au-dessus du champ de courses de Saïgon, Van den Born fait des démonstrations devant un public considérable.

À la suite des vols de démonstration de Van den Born, une mission est envoyée dans la métropole française pour y étudier la mise en place d'une aviation indochinoise. Après une série de vols à Bangkok (à l'époque Siam), Van den Born se rend à Hong-Kong et c'est là que pour la première fois, un aéroplane s'envole dans le ciel de Chine.

De là, il part pour Canton. Cette fois, il est en vraie terre chinoise et les mandarins ne sont pas peu stupéfaits lorsqu'ils voient son biplan évoluer dans le ciel. Van den Born qui bricole lui-même à ses appareils, vole encore un peu partout en Chine : à Macao, Shanghai, Dalny, Moukden.

Revenu en France, Charles Van den Born se voit confier en 1915, en collaboration avec Pierre de Caters, la responsabilité de la formation des pilotes de l'École militaire belge d'aviation à Étampes. Il aura ainsi l'occasion de fréquenter et de se faire apprécier par toute une génération de pilotes.

Charles Van den Born wordt op 11 juli 1874 in Luik geboren uit een Franse moeder. Hij is eerst wiel- en autorenner, zijn naam prijkt op de bladen van talrijke competities in Europa.

Eind 1909 begint hij met luchtvaart en debuteert onder de leiding van Henri Farman in Mourmelon. Na een paar lessen voert hij vluchten uit van een kwartier en wat later blijft hij al 1 uur 16 in de lucht. Hij weet nauwelijks hoe de vliegtuigen te besturen die hem worden toevertrouwd, als hij diverse prijzen en trofeeën in de wacht sleept. Henri Farman aarzelt niet om van hem de chef-instructeur te maken voor zijn school in Châlons en om hem de eerste leerlingen toe te vertrouwen. Zo zal hij luitenant Cammerman opleiden, die het eerste Franse vliegbrevet van de Aero Club van Frankrijk haalt dat aan een militair wordt uitgereikt; kapitein Dickson van het Engelse leger en een der grote pioniers van de Britse luchtvaart, en onze eigen ridder Jules de Laminne, eerste officiële instructeur van de Belgische militaire vliegeniers.

Naast zijn functie als instructeur is Charles Van den Born verantwoordelijk voor de ontvangst van de eerste Farman-toestellen die het Franse leger heeft besteld.

Het brevet nummer 37 dat de Aero Club van Frankrijk hem op 8 maart 1910 uitreikt, bevestigt alleen maar zijn onbetwiste meesterschap. Dan komen de voorstellingen in het openbaar: eerst in Florence en nadien tijdens de meeting van Nice waar hij de prijs der passagiers behaalt, die van zee-overvlucht en de tweede prijs voor de totale afgelegde afstand. In Lyon staat Van den Born tussen de besten en eindigt hij bij de top van de algemene rangschikking op de meetings van Bordeaux, Cannes en Nantes.

Komt dan het vertrek naar Indochina. Met het materieel dat uit Frankrijk is meegekomen en met de hulp van soldaten van het 11de Koloniale, assembleert hij een Farman-tweedekker. Dit is het vliegtuig dat op 10 december 1910 en voor de allereerste keer Cochinchina overvliegt. Boven de renbaan van Saïgon levert Van den Born voorstellingen voor een aanzienlijk publiek.

Als gevolg van de demonstratievluchten van Van den Born, wordt een missie naar Frankrijk gestuurd om de oprichting van een Indochinees vliegwezen te bestuderen. Na een reeks vluchten in Bangkok (toen nog Siam), gaat Van den Born naar Hong Kong, waar voor de eerste keer, een vliegtuig in de lucht boven China hangt.

Vandaar trekt hij naar Kanton. Deze keer is hij echt op Chinese bodem; de mandarijnen zijn niet weinig verbaasd als ze zijn tweedekker in de lucht zien evolueren. Van den Born die zelf zijn toestellen in elkaar steekt, vliegt verder overal in China: in Macao, Sjanghai, Dalny, Moukden.

Terug in Frankrijk wordt Charles Van den Born in 1915, samen met Pierre de Caters, belast met de opleiding van piloten van de Belgische Militaire vliegschool in Étampes. Hij zal op die manier de kans krijgen om een ganse generatie vliegers te ontmoeten en door hen geapprecieerd te worden.

Après les hostilités, il retourne à Saïgon où il est représentant, sans pour cela abandonner l'aviation, créant même une école de pilotage. Puis, il exploite pendant 37 ans un grand domaine en Indochine. Il revient en France, complètement ruiné, ayant échappé par miracle aux atrocités du Viet-Minh.

Entré à la maison de retraite de la Légion d'Honneur de St-Germain-en-Laye, Van den Born y décède le 24 janvier 1958.

Titulaire de nombreuses décorations étrangères et coloniales, dont la Légion d'Honneur qui lui est décernée par les autorités françaises en 1930, Charles Van den Born restera dans l'histoire de l'aviation comme le premier aviateur qui ait osé défier les dieux de l'air sur les terres d'Asie.

Na de vijandelijkheden keert hij terug naar Saïgon waar hij vertegenwoordiger is, maar zonder de luchtvaart op te geven want hij richt er zelfs een vliegschool op. Gedurende 37 jaar baat hij dan een groot domein in Indochina uit. Hij komt naar Frankrijk terug, totaal geruïneerd en als bij wonder ontsnapt aan de wreedheden van de Viet-Min.

Hij neemt zijn intrek in het rusthuis van het Erelegioen te St-Germain-en-Laye, waar Van den Born op 24 januari 1958 overlijdt.

Hij is titularis van talrijke buitenlandse en koloniale eretekens, waaronder het Erelegioen dat hem in 1930 door de Franse overheid wordt verleend. Charles Van den Born zal in de luchtvaartgeschiedenis worden herinnerd als de eerste vliegenier die het aandurfde om de hemelgoden boven Azië uit te dagen.



Assembly of Saïgonese for the first flights of Charles Van den Born at the Hippodrome of Phú-Tho (Saïgon) December, 1910.

On the 31st of January 1911 - during the reign of The Sixth Rama, H.M. King Vajiravudh - The first aircraft to fly in the Kingdom of Siam is a Henry Farman type biplane flown by Mr. Van Den Born. It comes from Saïgon, Indochina and lands at the Royal Racing Track in Bangkok. The King is impressed. The Aircraft brought to Siam is the Breguet 14. It is a light bomber, reconnaissance aircraft and trainer made in France.



UN VOL DE VAN DEN BORN À CANTON Y DÉCHAÎNE LA RÉVOLUTION

par Charles Van den Born

« Je venais de terminer mes exhibitions à Hong-Kong, en mai 1911, lorsque je fus pressenti pour me rendre à Canton afin de voler sur le terrain de manoeuvres militaires de cette ville, situé à quelques kilomètres de la concession internationale. J'acceptai les propositions intéressantes qui m'étaient faites et je débarquai au ponton de la concession internationale où se trouvait le principal - et d'ailleurs le seul bon - hôtel. Le soir même, je fus un peu surpris de voir, dans l'obscurité complète de l'île (car la concession était une île, l'île de Shamen) de très nombreuses petites lanternes qui allaient et venaient dans tous les sens ; la loi, en effet, prescrivait sous la menace de peines sévères, à tous les Chinois circulant la nuit dans l'île, d'être porteurs d'une petite lanterne destinée à les signaler aux services chargés de la surveillance, et responsables de l'ordre.

Sur le conseil du ministre de France, je sollicitai une audience du vice-roi, qui me fut accordée pour le lendemain. Je fus reçu de la façon la plus aimable par ce haut personnage chinois qui, à mon grand étonnement, parlait un excellent français, et je l'invitai à venir assister à mes expériences et démonstrations, fixées pour le surlendemain.

S.E. le vice-roi me remercia, m'assura qu'il s'intéressait très vivement à la science nouvelle de l'aviation, mais que, pour des raisons que je n'eus pas l'indélicatesse de chercher à approfondir, il chargerait le général Tartare d'y assister et de le représenter officiellement et qu'il assisterait à ma seconde séance.

Au jour fixé, tout était prêt sur le terrain et j'attendais pour effectuer mes premiers exercices, l'arrivée du général qui était, m'avait-on affirmé, le Commandant suprême des troupes chinoises de la région et dont les pouvoirs étaient extrêmement étendus.

Les troupes chinoises étaient rangées sur deux côtés du terrain et étaient très nombreuses. Les clairons sonnèrent, de multiples commandements fusèrent de toutes parts et le général Tartare apparut, sur un splendide cheval noir magnifiquement caparaçonné, suivi de son escorte composée de quarante superbes cavaliers, triés sur le volet, et armés jusqu'aux dents. Le général mit pied-à-terre. Je me dirigeai vers lui, lui présentai mes hommages auxquels il répondit avec une parfaite urbanité ; je le conduisis auprès de mon appareil, lui expliquai le fonctionnement des commandes et je répondis à toutes ses questions, exprimées tantôt en anglais, tantôt en français impeccable.

J'ouvre ici une parenthèse pour signaler l'existence,

EEN VLUCHT IN KANTON DOOR VAN DEN BORN ONTKETENT ER DE REVOLUTIE

door Charles Van den Born

« In mei 1911 was ik net klaar met mijn voorstelling in Hong Kong, toen ik werd benaderd om naar Kanton te gaan, waar ik op het militaire oefenterrein zou vliegen en dat op enkele kilometer lag van de internationale concessie. Ik stemde in met de interessante voorstellen die men me deed en trok naar de ponton van de internationale concessie waar zich het belangrijkste – en dus enige goede- hotel bevond. Die avond was ik wat verrast om in de volslagen duisternis van het eiland (de concessie was immers een eiland, Shamen) talloze lantaarntjes te zien die in alle richtingen bewogen; de wet schreef immers alle Chinezen voor om, op straffe van zware boetes, 's nachts op het eiland een kleine lantaarn te dragen. De wacht- en ordediensten konden hen daardoor beter waarnemen.

Op aanraden van de minister van Frankrijk vroeg ik een audiëntie aan bij de onderkoning, die ik 's anderendaags zou mogen ontmoeten. Ik werd door die hoge personaliteit op de meest voorkomende manier ontvangen. Hij sprak ook uitstekend Frans. Ik nodigde hem ook uit om mijn vertoning en demonstraties te komen bijwonen, die voor de dag nadien waren voorzien.

Z.E. de onderkoning dankte me en verzekerde me van zijn belangstelling voor de nieuwe luchtvaartwetenschappen. Maar om redenen die ik beleefdheidshalve niet wenste te weten, zou hij een Tataarse generaal vragen om hem die dag officieel te vertegenwoordigen. Op mijn tweede demonstratie zou hij wél aanwezig zijn.

Die dag was alles klaar op het terrein en wachtte ik op de generaal voordat ik mijn eerste vlucht zou maken; men had me verzekerd dat hij de opperbevelhebber was van de Chinese troepen in de regio en dat hij enorm veel macht had.

Aan weerszijden van het vliegveld stonden de Chinese troepen in groten getale opgelijnd. De klaroenen bliezen, van alle kanten klonken bevelen en de Tataarse generaal verscheen. Hij zat op een mooi zwart paard met wondermooi dekkleed, gevolgd door zijn escorte van veertig prachtige en zorgvuldig geselecteerde ruiters die tot de tanden waren gewapend. De generaal steeg af. Ik stapte op hem toe, groette hem eerbiedig waarop hij volmaakt hoofs reageerde; ik bracht hem tot bij mijn toestel, legde hem de besturing uit en antwoordde op al zijn vragen die hij nu eens in het Engels, dan weer in onberispelijk Frans stelde.

Ik moet hier even vermelden dat er aan een kant van het oefenterrein waar ik zou vliegen, een heuvel lag van

sur un côté du champ de manoeuvres militaires où j'allais évoluer, d'une colline haute de 200 mètres environ. Je n'avais pas remarqué que cette colline protégeait le terrain contre un vent assez violent dont je ne m'étais pas méfié, très occupé que j'étais à mes préparatifs d'abord, par l'arrivée du général ensuite ; ce dernier prit place dans une tribune ornée de superbes tentures multicolores et brodées aux fils d'or, de plantes et de fleurs rares ; de mon côté, je m'installai à mon poste de pilotage, donnai l'ordre de mettre le moteur en marche et, au milieu d'une formidable clameur de milliers de Chinois présents, je m'élevai avec une grande aisance, mon moteur fonctionnant particulièrement bien ce jour-là.

Je venais d'atteindre la modeste altitude de 200 mètres environ lorsque je fus happé dans une véritable tornade ! Je venais, sans méfiance, d'atteindre le sommet de la grande colline : le vent, qui avait glissé sur la pente opposée, se rabattait de mon côté et je fus secoué, ballotté de telle façon que je dus lutter longtemps avant d'avoir retrouvé la zone de calme, car j'avais été déporté à plus de 5 kilomètres du terrain que je n'arrivais pas à regagner.

Je fis ce jour-là de telles cabrioles que je me demande encore aujourd'hui comment je n'ai pas été « vidé » de mon appareil. J'arrivai enfin au sol, absolument fourbu, et je vis accourir à grands pas vers moi le général Tartare qui, croyant que j'avais effectué cet effarant cake-walk en son honneur, oubliant tout protocole, me sauta au cou et me donna une vigoureuse accolade ! Puis il me quitta, remonta sur son superbe cheval et, accompagné par ses quarante gardes de corps, choisis, m'a-t-on dit, parmi les plus braves des soldats du Régiment des Braves, reprit la route de Canton où il allait, m'avait-il dit, rendre compte au vice-roi du spectacle merveilleux auquel il venait d'assister.

Canton était un des principaux centres d'activité révolutionnaire de la Chine et c'est pourquoi le vice-roi avait préféré envoyer d'abord le général Tartare assister à mes expériences, pour tâter le baromètre et voir quel accueil la populace ferait au diable étranger qui apportait en Chine une machine diabolique.

Or, le général Tartare, ému, enthousiasmé, avait étreint et embrassé ce diable et les éléments révolutionnaires qui assistaient nombreux à cette « première », furent profondément humiliés du geste spontané du général : aussi, son sort était réglé et dix minutes après son départ du terrain de manoeuvres, malgré son escorte de quarante braves du Régiment des Braves, il tombait mort sur la route, frappé de cinq balles d'automatique, pendant que sa redoutable escorte, prise de panique, abandonnait le corps du général et s'enfuyait dans toutes les directions. Une heure après, en guise de représailles, le canon tonnait dans les ruelles tortueuses de Canton et plus de trois mille morts gisaient sur la soi. Il ne me restait plus qu'à déguerpir au plus vite.

J'avais engagé trente coolies pour porter mes caisses

zo een 200 m hoog. Ik had niet opgemerkt dat die helling het terrein afschermde van een nogal nijldige wind; daar was ik niet op voorzien want ik was eerst bezig met de voorbereidselen en daarop met de komst van de generaal. Die laatste nam plaats op een tribune die versierd was met prachtige, veelkleurige en met goud bestikte doeken, met planten en zeldzame bloemen. Ikzelf nam plaats in mijn stuurhut, beval de motor op te starten en te midden van een geweldig gejuich van de duizenden aanwezige Chinezen, steeg ik vlotjes op. Mijn motor werkte die dag bijzonder goed.

Ik kwam op de bescheiden hoogte van 200 m toen ik door een ware wervelwind gegrepen werd! Ik had onvermoed de top van de grote heuvel bereikt: de wind kwam van de andere zijde naar me toe gevlogen. Ik werd geschud en heen en weer geslingerd, zodanig dat ik lang moest vechten om weer een kalmere zone te bereiken. Ik was trouwens meer dan 5 km weggeblazen van het terrein dat ik niet meer kon bereiken.

Die dag voerde ik capriolen uit waarvan ik vandaag nog altijd niet begrijp hoe ik niet uit mijn vliegtuig werd gegooid. Eindelijk kwam ik helemaal uitgeput terug op de grond en zag ik de Tataarse generaal met grote passen op me toelopen. Hij dacht dat ik die ontstellende cakewalk te zijner ere had gemaakt en terwijl hij elk protocol vergat, vloog hij me om de hals om me stevig te omhelzen! Dan liet hij me achter, besteeg opnieuw zijn prachtige paard en, vergezeld door de veertig lijfwachten die, naar men me vertelde, onder de dapperste soldaten van het Regiment der Dapperen waren gekozen, koos hij de weg naar Kanton. Naar hij me had gezegd, zou hij daar aan de onderkoning gaan vertellen wat een wonderbaarlijk spektakel hij had bijgewoond.

Kanton was een van de voornaamste centra voor revolutionaire activiteiten in China. Daarom had de onderkoning er de voorkeur aan gegeven eerst de Tataarse generaal te sturen om er mijn exploten bij te wonen. Zo kon hij poolshoogte nemen en zien wat voor een onthaal het volk zou hebben voor de vreemde duivel, die China een helse machine zou brengen.

Nu had de ontroerde en enthousiaste Tataarse generaal die duivel omarmd en omhelsd. De revolutionaire elementen die de "première" hadden bijgewoond waren diep vernederd door het spontane gebaar van de generaal: tien minuten na zijn vertrek van het oefenterrein was zijn lot bezegeld. Ondanks zijn escorte van veertig dapperen uit het regiment van de Dapperen, viel hij dood langs de weg, getroffen door vijf kogels uit een automatisch geweer terwijl zijn geduchte escorte in paniek naar alle richtingen wegstroof. Bij wijze van represailles klonken er een uur later kanonschoten in de nauwe straatjes van Kanton en lagen er meer dan drieduizend doden. Er restte me niets anders dan zo snel mogelijk de benen te nemen.

Ik had dertig koelies aangeworven om mijn kisten van de ponton naar het terrein te dragen. Die koelies zaten onverstoorde op het terrein. Ze voelden er niets voor om ook maar één vinger uit te steken naar de machine van

du ponton jusqu'au terrain. Ces coolies étaient sur le terrain, impassibles. Ils ne voulurent rien savoir pour toucher seulement d'un doigt l'infamale machine du « diable étranger ». Ne voulant pas tout perdre, j'emballai rapidement mon moteur, mes deux hélices, les réservoirs, les roues et tout ce que je pus sauver ayant quelque valeur, et je bouclai ces caisses, au nombre de quatre. Je pris alors la seule décision possible capable, à mon sens, de désarmer ces fanatiques. Je dressai avec mon avion, que je brisai sous leurs yeux à coups de hache et à coups de marteau, un énorme bûcher sur lequel je jetai mes belles caisses doublées de carton bitumé et je jetai là-dessus tout ce qui me restait d'essence ; j'y mis le feu ! Des flammes gigantesques, entraînant un formidable bouquet de fumée noire, jaillirent en un instant et les Chinois qui étaient encore présents, ainsi que mes trente coolies dansèrent autour de ce bûcher, une ronde infernale. Mais je veillais. J'avais deux grands pistolets automatiques chargés. J'en remis un à mon mécanicien. Je me saisis du caporal de mes coolies et, sous la menace de nos pistolets, lui intimai l'ordre de prendre les quatre caisses. Ils hésitèrent. Je tirai un coup d'avertissement. Ils s'emparèrent des caisses et nous suivîmes, pistolet au poing, cette étrange procession.

Nous arrivâmes à temps à Shamen pour embarquer le tout ainsi que nos bagages sur le dernier bateau qui se dirigeait sur Hong-Kong. La révolution faisait rage ; pendant quarante jours, il n'y eut plus aucun trafic. C'était le premier acte de la révolution chinoise et de la chute de l'Empire chinois, »

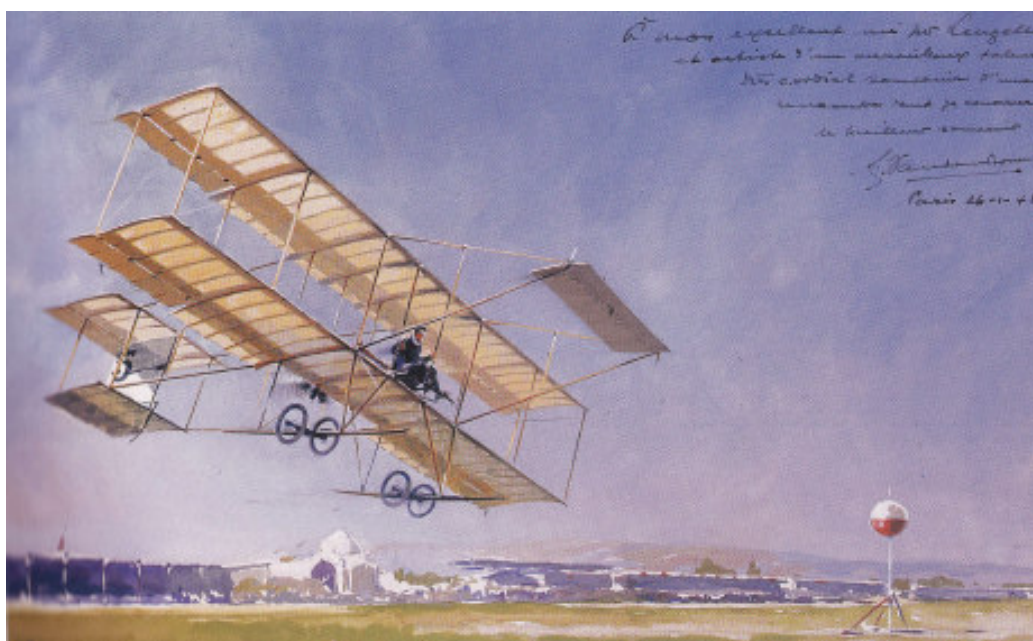
(Extrait des Souvenirs de Van den Born, publiés dans « Forces Aériennes Françaises » n° 56.)

die “vreemde duivel”. Om niet alles kwijt te spelen, pakte ik snel mijn motor in, mijn twee schroeven, de reservoirs, de wielen en alles van waarde dat ik wou redden; alles in vier kisten die ik afsloot. Ik nam toen in mijn ogen de enige beslissing die de fanatici zou kunnen ontwapenen. Met mijn vliegtuig dat ik onder hun ogen met bijl en hamer in stukken sloeg, maakte ik een enorme brandstapel waarop ik mijn mooie, met bitumen omwikkelde kisten wierp en daarop alles wat er me nog aan benzine restte. Dan stak ik het in brand! Reusachtige vlammen wierpen een enorme zwarte rookpluim op en onmiddellijk begonnen de dertig koelies en de nog aanwezige Chinezen, rond de stapel een helse ronde te dansen. Maar ik bleef waakzaam. Ik had twee grote en geladen automatische pistolen, waarvan ik er een aan mijn mecanicien gaf. Ik greep de korporaal van mijn koelies vast en gaf hem onder bedreiging van onze pistolen, het bevel om de vier kisten te nemen. Ze aarzelden. Ik loste een waarschuwingsschot. Ze grepen de kisten vast en met het pistool in de aanslag volgende we de vreemde stoet.

We kwamen op tijd in Shamen om alles in te schepen, samen met onze bagage, op de laatste boot die naar Hong Kong voer. De revolutie woedde; veertig dagen was er geen enkel verkeer. Het was de eerste daad van de Chinese revolutie en de val van het Chinese Keizerrijk. »

(Uittreksel uit de herinneringen van Van den Born, uitgegeven in « Forces Aériennes Françaises » n° 56.)

(Vertaling: B. Tersago)



Peinture de Ch. Van den Born (vol sur Farman en 1909) par Paul Lengellé en 1948.

Schilderij van Ch Van den Born (vlucht op Farman in 1909) door Paul Lengellé in 1948.

Hong Kong's First Flight

John Wagstaff

For the majority of passengers who pass through Hong Kong International Airport every year, they do not have time to cast more than a cursory glance at the fragile wood, wire and fabric bi-plane with a smiling mannequin in the pilots seat, hanging in the main terminal building. It is a pity that they are all too busy rushing to the check-in desks and immigration queues and do not have time to spend a few moments to admire the replica of a 1910 Farman aircraft, and perhaps wonder what is the aircraft's connection with Hong Kong.



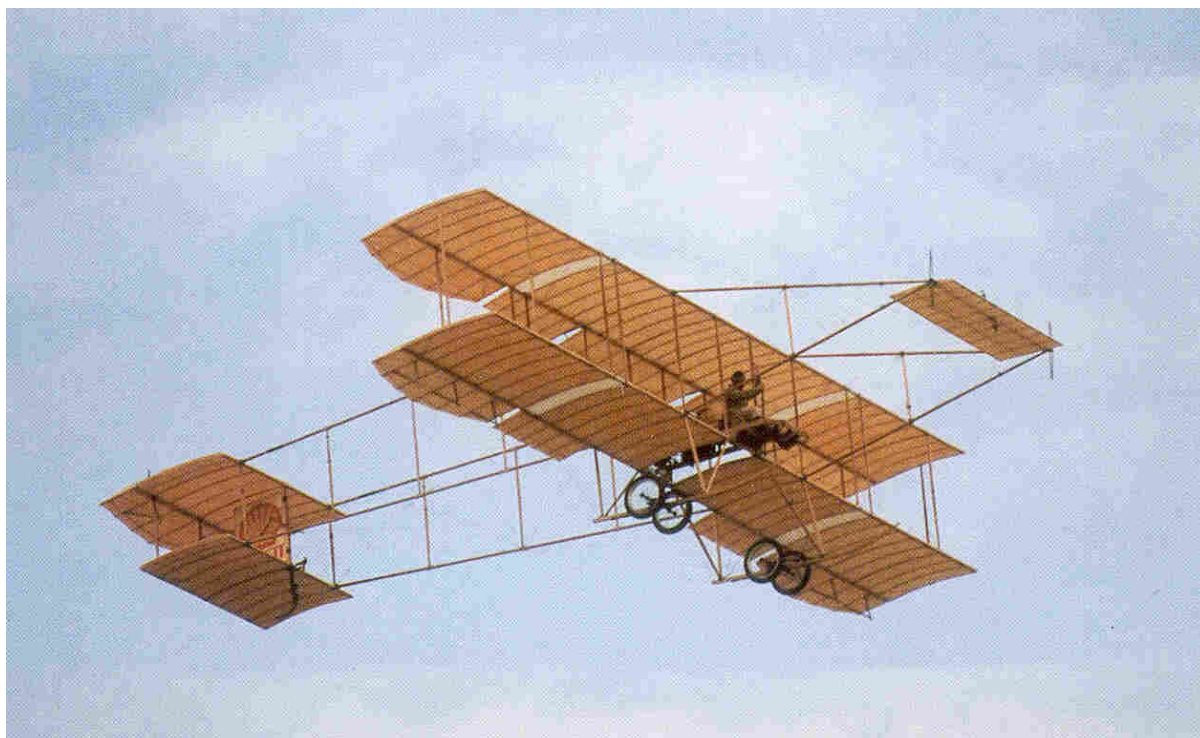
A smiling Roger Freeman at the end of the aircraft's final flight

The aircraft hanging in the Terminal Building is a replica of the Farman aircraft that made the first powered flight in Hong Kong in 1911. This was made by a Belgian, Mr. Charles Van den Born, in a 1910 Farman bi-plane, on the afternoon of 18 March 1911 at Shatin, at a point approximately 12 miles out on the final approach to the present airport's runway 25L .

Although this aircraft is now cocooned in the air conditioning of the Terminal Building, for a brief time in 1997 it recreated that momentous event of 86 years before, as well as creating a record of its own by being one of the first aircraft to use the new Hong Kong International Airport.

The idea and planning for the project of building a replica of the Farman was initiated and organised by the Hong Kong Historical Aircraft Association. The project literally started from scratch as there were no plans of the Farman flown by Charles Van den Born. A few Farman bi-planes still exist around the world, but they all differ considerably from the aircraft flown in Hong Kong. Fortunately a number of photographs of the aircraft were obtained from the Belgian Military Museum and plans were drawn up based on these photographs. The Hong Kong Historical Aircraft Association approached various vintage aircraft specialist companies in England and New Zealand, but eventually requested Vintage Aviation Services of Marion, Texas, USA, to construct the aircraft. The replica was built as close as possible to the original specifications of the 1910 aircraft within the requirements of modern airworthiness regulations. One obvious exception to this was the engine - a modern 150 h.p. Lycoming engine replacing the original 50 h.p. rotary Gnome engine.

In August 1997 the aircraft made its first flight, and after a series of test flights a FAA Permit to Fly was issued. Immediately afterwards the aircraft was dis-assembled and, courtesy of a Cathay Pacific B747 freighter aircraft, the Farman was delivered to Kai Tak airport. The Government Flying Services provided hangar space for the re-assembly of the aircraft in Hong Kong. The site of Charles Van den Born's flight is now a park in the middle of one of Shatin Town's many high-rise housing areas, so the commemorative event to fly the replica would have to take place at another location.



The aircraft flew 6 circuits that day.

Unfortunately at that time Kai Tak was at its busiest with one movement scheduled for every 90 seconds during the daylight hours, therefore there was no way of flying the frail craft there, sharing the single runway with the non-stop stream of 747s, MD11s and Airbuses.

It was fortuitous that the new Hong Kong Airport was nearing completion, ready for opening in 1998, and the Airport Authority of Hong Kong gave permission for the Farman to fly from the new runway. Therefore apart from a few calibration and test flights, the Farman was to become one of the first aircraft to take off and land at the new airport. Once again the aircraft was dis-assembled and loaded on to a barge for a short journey through Hong Kong harbour and around Lantau Island to the new airport at Chek Lap Kok. There the Government Flying Service once again provided hangar space at their brand new facility for the Farman.

After a number of test flights on 16 and 17 November the Hong Kong Civil Aviation department issued a certificate of Airworthiness and the aircraft was registered as B-HMB for its brief flying career in Hong Kong.

On 18 November 1997 in front of 500 invited guests, some wearing costumes of the 1911 era, Mr Roger Freeman, owner of Vintage Aviation Services, took off from runway 07R and completed 6 circuits before the final landing of the Farman.

During the next few days the aircraft was transported across the airport to the Terminal Building where it was carefully lifted up to its current position above the southern arrivals and departures area.

Charles Van den Born had flown the original aircraft in Saigon and Bangkok before arriving in Hong Kong and then went on to fly in Canton (the modern Guangzhou) before returning to France. The replica aircraft's flying career had been much briefer, but its display at Hong Kong International Airport gives the millions of passengers that pass through the airport an opportunity to marvel at the progress of aviation from wood, wire and cloth of 1911 to the sleek modern airliners of today.



The Farman replica takes off from the uncompleted Hong Kong International Airport at Chek Lap Kok on 18th November 1997

A composite image featuring the S.A.B.C.A. logo, which consists of a stylized 'S' inside a circle with wings, and the text 'S.A.B.C.A.' below it. The background is dark with a large, light-colored 'S' shape. On the left, there are images of a rocket, a fighter jet, and a large commercial airplane. At the bottom, there is contact information for S.A.B.C.A. and the website address.

S.A.B.C.A.

Société Anonyme Belge de Constructions Aéronautiques
Haachtsesteenweg 1470 Chaussée de Haecht • B-1130 Brussel-Bruxelles
Tel. +32 (0)2 729 55 11 • Fax +32 (0)2 705 15 70 • e-mail: sabca.secr@sabca.be

www.sabca.com

De pastoor die piloot werd

Le prêtre devenu pilote

(31 juli 1910 – 25 maart 2000)

(31 juillet 1910– 25 mars 2000)

Door/ par Herman De Wulf

(traduction: A. Dumoulin)



Als de Luchtmacht in januari 1976 de Geruzetkazerne te Etterbeek ontruimde, eindigde tevens de loopbaan van één der zonderlingste figuren uit het Belgische vliegwezen: Louis Brullez, de pastoor die in 1942 naar Groot-Brittannië vluchtte om piloot te worden in de Royal Air Force en de enige Belgische vlieger werd, die Duitsers krijgsgevangen heeft genomen. Hij bleef tot vandaag de enige “vliegende geestelijke” in de NATO.

Brullez was een “late roeping”, zodat hij zijn militaire dienst achter de rug had eer hij gewijd werd. Na de 18-daagse veldtocht werd hij aalmoezenier in het Sint-Pietersziekenhuis te Brussel en was er zo bedrijvig in de weerstand, dat hij in 1942 door de Gestapo werd opgepikt voor ondervraging.

“Dat was voor mij het sein om de zeilen te hijsen”, aldus Louis Brullez. “Ik deed er tien maanden over om over Frankrijk en Spanje naar Engeland uit te wijken (*zie hierna het verhaal van zijn ontsnapping*). Ik wilde vliegen maar was te oud: 32 jaar. Ik heb de enige keer in mijn leven gelogen en vertelde dat ik er maar 27 was.”

“Ik werd als leerling-piloot naar Canada gezonden, leerde er op “Oxford” vliegen te Calgary en te Moose-Jaw en kreeg mijn vleugels in 1943, klaar om naar een gevechtseenheid gezonden te worden. Dan heb ik de grootste vergissing van mijn leven gemaakt. Om God te danken voor mijn vleugels ben ik dan in de kathedraal van Montreal een mis gaan opdragen. Ik had mij bij de pastoor eerst kenbaar gemaakt en van hem toelating gekregen voor die mis. Maar in Montreal maakte dat ophief. Het kwam de Canadese luchtmacht ter ore, die het meldde aan de R.A.F. in Engeland. Die was al op de hoogte toen ik met de “Queen Mary” naar Engeland teruggekeerd was. De Britten struikelden over mijn “burgerberoep”. Ik werd naar de staf ontboden om uitleg te geven over wat er in Montreal gebeurd was. Zij vonden dat zij geen priester in een bommenwerper konden zetten. Omdat er al zoveel geïnvesteerd was in mijn opleiding, zonden zij mij dus naar een eenheid van de “Air Sea Rescue”, de lucht-zee reddingsdienst. Zo

Au moment où, en janvier 1976, la Force aérienne quitte la Caserne Géruzet à Etterbeek, se termine aussi la carrière d’une figure étonnante de l’aviation belge : Louis Brullez, le prêtre qui en 1942 s’évade vers la Grande-Bretagne pour devenir pilote à la Royal Air Force et qui est le seul aviateur belge qui fit des prisonniers de guerre allemands. Il est aujourd’hui encore le seul « ecclésiastique volant » de l’OTAN.

Brullez est une « vocation tardive », si bien qu’il a fini son service militaire avant son ordination. Après la campagne des 18 jours, il devient aumônier de l’Hôpital Saint Pierre à Bruxelles. Il est à ce point actif dans la Résistance qu’en 1942 il est arrêté et interrogé par la Gestapo.

« Pour moi, dit Louis Brullez, ce fut le signal qui disait qu’il était temps de « mettre les voiles ». Cela me prit dix mois pour arriver en Angleterre via la France et l’Espagne (*lisez l’histoire de son évasion ci-après*). Je voulais voler mais à 32 ans, j’étais trop âgé. Ce fut le premier mensonge de ma vie ; je leur racontais que je n’avais que 27 ans ».

« Je fus envoyé comme élève-pilote au Canada ; j’appris à voler sur Oxford à Calgary et à Moose-Jaw et reçus mes ailes en 1943. J’étais prêt pour rejoindre une unité combattante. J’ai commis alors la plus grosse erreur de ma vie. Pour remercier Dieu pour mes ailes de pilote, je suis allé célébrer une messe à la cathédrale de Montréal. Je m’étais d’abord présenté au curé afin d’obtenir son accord pour la messe.

Mais à Montréal, cela a fait des remous. L’Armée de l’air canadienne en fut informée et en fit part à la RAF qui était donc déjà au courant lors de mon retour en Angleterre à bord du Queen Mary. Les Britanniques s’intéressèrent à « ma profession civile ». Je fus envoyé à l’état-major pour expliquer ce qui s’était passé à Montréal. Ils décidèrent qu’ils ne pouvaient pas mettre un prêtre dans l’équipage d’un bombardier. Cependant comme on avait beaucoup dépensé pour mon entraînement, ils m’affectèrent à une unité Air Sea Rescue, le service de sauvetage air-mer. C’est ainsi que j’arrivai au 278^e Squadron à Thornley Island, en face de l’île de Wight. Cette escadrille volait sur

kwam ik terecht in het 278^{ste} “squadron” te Thorney Island, tegenover het eiland Wight. Dat smaldeel vloog met “Walrus”-vliegboten.

“Onze opdracht bestond er in, als er een vliegtuig in zee gevallen was, onmiddellijk de piloot of de bemanning te gaan oppikken. Bij slecht weer gebeurde dat in samenwerking met een snelboot. Bij goed weer deden we dat zelf. Dat waren zoekvluchten van vijf uur, waarbij wij soms Duitse watervliegtuigen tegenkwamen, die hetzelfde aan het doen waren.”

“Beide zijden poogden toen hun eigen mensen op te pikken, maar ook die van de tegenstander om ze krijgsgevangen te maken. En soms kwam het zo tot luchtgevechten tussen Messerschmitts en “Spitfires”, want op de reddingsvliegtuigen werd er ook geschoten... Ik mocht dan “ongewapende dienst” doen, ik had wel twee boordschutters mee en zat op de eerste rij”.

“Ik heb geleerd, dat hoop een soort “geheim wapen” is. Wij hebben ooit de bemanning van een “Wellington” gezocht en niet gevonden omdat hun radio niet meer werkte. Zij spoelden acht uren later met hun rubberboot op de kust aan: op één na allemaal dood. De kapitein had het overleefd uit een soort “plichtsbesef”. Hij verhaalde, dat zijn makkers dood waren omdat zij de hoop op redding hadden opgegeven”.

“Wij pikten iedereen op, ongeacht hun nationaliteit. Wij vroegen daar trouwens niet naar: elkeen had recht op een slok “brandy” van onze “boordfles”. Als wij ze uit het water pikten was hun uniform trouwens onherkenbaar... Soms spraken onze “klanten” Duits...Op één na waren ze allemaal allemachtig blij gered te zijn”.

Hoeveel Duitsers Brullez op die manier krijgsgevangen heeft genomen? Hij hult zich in de mantel van bescheidenheid: “Het zullen er wel een paar geweest zijn, zeker?”

De juiste cijfers zijn niet te achterhalen omdat Brullez’ logboek na de oorlog gestolen werd maar als men weet, dat 278 squadron tijdens de hele oorlog 6.972 man uit het Kanaal heeft opgepikt, heeft men toch een idee van de omvang van de operatie en van het aantal geallieerden en Duitsers onder hen.

Brullez vertelt liever over de “Walrus”: “Dat was een schrikwekkende “vliegende stelling”: een kleine vliegboot, met wielen om op de vaste grond te kunnen opstijgen en landen, en een motor van 775 PK die achterstevoren tussen de twee vleugels op de romp stond, want het was een tweedekker, een soort vliegend anachronisme dat met moeite 150 km per uur haalde.

“Een keer begaf een wiel na de landing omdat het niet goed vergrendeld was. De “Walrus” was afgeschreven. Het was mijn enige ongeluk.”

Louis Brullez eindigde de oorlog als “flight lieutenant” (kapitein-vlieger) en keerde in 1946 naar België terug. Met zijn verleden oordeelden zijn geestelijke meerderen, dat hij als aalmoezenier bij de Luchtmacht hoorde en dat bleef hij dan ook dertig jaar. Hij bleef evenwel in Melsbroek vliegen. In de woelige Kongodagen van 1960 was hij op de basis Kamina, waar hij geregeld op “Harvard” vloog. Toen in Leopoldstad de muiterij van de

hydravions Walrus. »

«Lorsqu’un avion tombait en mer, notre mission était d’aller immédiatement recueillir le pilote ou l’équipage. Par mauvais temps, cela se faisait en collaboration avec une vedette rapide. Par beau temps, nous faisons cela nous-mêmes. C’étaient des vols de recherche de cinq heures au cours desquels nous rencontrions parfois des hydravions allemands faisant la même chose que nous.

Les deux camps essayaient de secourir leurs propres personnels, mais aussi ceux de l’adversaire afin de faire des prisonniers de guerre. Cela donnait lieu parfois à des combats aériens entre Messerschmitt et Spitfire....car on tirait aussi sur les appareils de sauvetage. J’étais autorisé à faire du service « non armé », mais j’avais avec moi deux mitrailleurs de bord et j’étais assis au premier rang. »

« Je me suis rendu compte que l’espoir était une sorte d’arme secrète. Nous avons un jour cherché l’équipage d’un Wellington sans jamais le trouver car leur radio ne fonctionnait plus. Leur canot en caoutchouc s’échoua sur la côte huit heures plus tard : tous sauf un étaient morts. Le capitaine avait survécu par une sorte de « conscience du devoir ». Il raconta que ses camarades étaient morts parce qu’ils avaient perdu l’espoir d’être secourus ».

Nous recueillions tout le monde, sans tenir compte de la nationalité. Nous ne posions d’ailleurs pas la question : chacun avait droit à une gorgée de brandy de notre « flacon de bord ». Lorsque nous les sortions de l’eau, les uniformes n’étaient plus identifiables. Parfois, un « client » parlait l’allemand....Sauf à de rares exceptions, ils étaient tous terriblement contents d’être sauvés ».

Combien de prisonniers allemands Brullez a-t-il capturés ? Il se drape dans le manteau de la modestie : « Il y en a certainement bien eu quelques-uns ».

On ne peut retrouver des chiffres précis car le log book de Brullez a été volé après la guerre. Mais lorsque l’on sait que la 278^e Escadrille a recueilli dans la Manche 6972 personnes pendant la durée du conflit, on peut imaginer l’ampleur de l’opération et le nombre des rescapés de chaque camp.

Brullez parle plus volontiers du Walrus. « C’était un engin volant assez terrifiant: un petit bateau volant, équipé de roues pour pouvoir décoller et atterrir sur terre ferme, avec un moteur de 775 CV placé sur le fuselage entre les deux ailes, car c’était un biplan, une sorte d’anachronisme volant qui atteignait péniblement les 150 kilomètres à l’heure.

Un jour, une roue mal fixée s’est détachée après l’atterrissage. Ce Walrus fut rayé de l’inventaire. Ce fut mon seul accident ».



"Force Publique" uitbrak, vroeg het Belgische koloniaal bestuur aan de Luchtmacht over Leopoldstad te vliegen om de aanwezigheid van Belgische militairen te suggereren. De vliegschool was toen al uit Kamina weg en naar België teruggekeerd. Ik was de enige Belg daar met een vliegbrevet. Ik ben in een Harvard gekropen en over Leopoldstad gaan vliegen. Dat was voor het moreel van de troepen. Het was voor onze jongens hartversterkend te weten dat de "padre" ook zij duit in het zakje deed."



Brullez werd in 1975 als hoofdaalmoezenier-vlieger gepensioneerd maar bleef op verzoek van de geestelijke overheid waken over de kapel in de Geruzet-kazerne, tot de Luchtmacht die zou verlaten. Dat gebeurde in januari het jaar daarop.

Dan trekt de gewezen R.A.F-piloot, de enige Belgische vlieger die krijgsgevangenen heeft gemaakt, zich voor goed terug in zijn appartement aan de Egyptenarenstraat te Elsene om er zich te omringen met herinneringen aan een merkwaardige loopbaan, waardoor hij een enig exemplaar werd op de wereld: de geestelijke, die als piloot naar de oorlog trok.

Brullez: "Waarom niet? Sommigen hebben mij dat oorlogsverleden als priester verweten. Ik heb alleen gedaan wat ik dacht te moeten doen. Ik geloofde dat wij als Belgen iets moesten doen tegen de nazi's en ik heb dat op mijn manier gedaan. Tijdens de eerste wereldoorlog is er wel een franciscanenmonnik artillerieofficier geweest..."

Fairchild C-119G, het laatste toestel waar de padre op vloog...

Le Fairchild C-119G, dernier appareil sur lequel le Padre vola...

Louis Brullez termine la guerre comme « flight lieutenant » (capitaine aviateur) et rentre en Belgique en 1946. Vu son passé, ses supérieurs ecclésiastiques le désignent comme aumônier de la Force aérienne, position qu'il conservera pendant 30 ans. Il continue à voler à Melsbroek. Pendant la période agitée de 1960 au Congo, il est à la base de Kamina où il vole régulièrement sur Harvard. Lorsque la mutinerie de la Force Publique éclate à Léopoldville, l'autorité coloniale belge demande à la Force aérienne de survoler la capitale pour suggérer une présence militaire belge. L'Ecole de pilotage a toutefois déjà quitté Kamina et est de retour en Belgique.

« J'étais alors le seul Belge détenant une qualification de pilote. Je suis monté à bord d'un Harvard pour aller survoler Léopoldville. C'était pour le moral de la troupe. Pour nos jeunes, il était réconfortant de savoir que le « padre » y mettait aussi du sien ».

En 1975, Brullez quitte le service actif comme Aumônier Principal Aviateur retraité. À la demande des supérieurs ecclésiastiques, il continuera à veiller au service de la chapelle de la Caserne Geruzet jusqu'au moment où la Force aérienne quitte ce quartier, c'est-à-dire en janvier de l'année suivante.

À partir de ce moment, l'ancien pilote de la RAF, le seul aviateur belge à avoir fait des prisonniers de guerre, se retire dans son appartement de la rue des Égyptiens à Ixelles en s'entourant de souvenirs d'une carrière peu banale dont il fut jusqu'à ce jour l'unique exemple au monde : l'ecclésiastique qui partit à la guerre comme pilote.

Brullez dit : « Et pourquoi pas ? Certains m'ont, comme prêtre, fait le reproche de ce passé de guerre. J'ai simplement fait ce que je pensais devoir faire. Je croyais que, comme Belge, nous devions faire quelque chose contre les nazis, et je l'ai fait à ma manière. Pendant la Première Guerre Mondiale, il y eut bien un moine franciscain qui était officier d'artillerie..... ».



Photo Robert Roggerman

Évasion du Padre Brullez

(récit manuscrit)

J'étais aumônier adjoint à l'hôpital St-Pierre à Bruxelles quand par suite de dénonciations, je suppose, la Gestapo vient m'interroger ainsi que l'aumônier en titre. Peu de temps après, je reçois avis qu'il vaut mieux pour ma santé que je m'en aille. Ce que je fais. Le 23 mars, avec le Dr Marteau, et sous la conduite d'un agent du Luc 5, nous prenons le train pour Paris, munis de fausses cartes d'identité. Le passage de la ligne rouge se passe sans encombre. Il suffit d'attendre le dernier moment du contrôle pour embarquer sans être contrôlé, le train devant partir à l'heure.

Arrivés à Paris, nous sommes logés dans un petit hôtel connu de notre guide. À trois heures du matin, nous prenons la route pour Chalon-sur-Saône. Nous, c'est-à-dire, une trentaine de personnes qui vont faire du shopping en France NoNo (*non occupée*), le Dr Marteau et moi-même.

Il nous faut remonter le cours de la rivière par un chemin surveillé par des résistants à bicyclette. À l'aide d'une barque qui ne peut contenir que quatre personnes, plus le rameur, nous mettons une demi-heure pour passer de l'autre côté. Nous montons dans un bus contrôlé par un CRS. À Bourges, notre guide nous quitte après nous avoir mis dans le train pour Lyon. Là, nous devons rencontrer au café en face de la gare, un délégué du consulat belge en demandant des demis de bière. (C'est notre mot de passe).

Là, nous recevons les indications pour poursuivre notre route. Et qui rencontrons-nous en route? Le Dr Dumon de l'hôpital St-Pierre chez qui j'avais conduit deux aviateurs abattus en Campine. Du coup, notre équipe de deux devient trois. Après un jour d'attente, c'est le départ pour Carcassonne, dernière étape avant le passage de la frontière espagnole.

À Carcassonne, nous logeons chez un Belge qui devait être adjudant. Le lendemain, après que ce dernier nous ait fait de nombreuses recommandations, nous partons pour Perpignan où nous devons rencontrer nos guides pour le passage de la frontière. Tout se passe comme prévu, et à 16 h, nous prenons un taxi pour la frontière.

Le taxi s'arrête à 500 m du poste de garde. Nous en descendons et nos guides nous indiquent la direction à prendre, une petite chapelle que l'on distingue dans le lointain. Cela se passe bien, sauf que le Dr Marteau qui pèse 104 kg a bien des difficultés à nous suivre. À notre groupe, s'est joint un libraire du Zoute et un petit jeune de 17 ans. Alors commence le passage des Pyrénées. Nous devons pousser le Dr Marteau dans les montées et mettre quelqu'un devant lui pour les descentes. Notre séjour dans la montagne dure quatre jours, sans rien à manger et en buvant de l'eau de rivière. Le quatrième jour, au bas de la montagne, nous sommes attendus par un taxi qui nous conduit à Figueras. Nous avons été hébergés dans un hôtel très convenable où nous avons pu nous reposer jusqu'au lendemain. C'était le dimanche de Pâques, et au travers des persiennes, nous avons pu voir la foule danser la sardane. La nuit suivante, nous nous sommes levés à deux heures du matin pour prendre le

Ontsnapping van Padre Brullez

(handgeschreven verhaal)

Ik was hulpaalmoezenier aan het Sint-Pietersziekenhuis in Brussel, toen de Gestapo na verklikkingen (denk ik) de hoofdaalmoezenier en mij kwam ondervragen. Wat later kreeg ik te horen dat ik voor mijn gezondheid beter zou weggaan. Dat deed ik dus. Samen met dokter Marteau en onder begeleiding van een agent van Luc 5, namen we die 23 maart de trein naar Parijs, valse identiteitsdocumenten op zak. We overschrijden de rode lijn zonder probleem. Het volstaat te wachten tot het laatste moment van die controle om niet gecontroleerd te worden, de trein moet immers op tijd vertrekken.

Eens in Parijs nemen we intrek in een klein hotelletje dat bij onze gids bekend is. Om drie uur 's morgens gaan we op weg naar Chalon-sur-Saône. Wij, dat zijn een dertigtal mensen die gaan shoppen in NoNo (*non occupée*) Frankrijk, dokter Marteau en ikzelf.

We moeten de loop van een rivier opgaan langs een weg die door weerstanders op de fiets wordt bewaakt. Met een sloep waar slechts plaats is voor vier plus een roeier, hebben we een half uur nodig om de overkant te bereiken. We stappen op een bus die door een CRS wordt bewaakt. In Bourges verlaat onze gids ons, na ons op de trein naar Lyon gezet te hebben. Daar moeten we in een café tegenover het station wachten op een afgevaardigde van het Belgisch consulaat, door halve liters bier te bestellen (dat is ons paswoord).

Daar krijgen we de inlichtingen om onze weg verder te zetten. En wie komen we onderweg tegen? Dokter Dumon van het Sint-Pietersziekenhuis bij wie ik twee vliegeniers had gebracht die boven de Kempen waren neergehaald. Op slag vergroot onze ploeg van twee naar drie. Na een dag wachten, vertrekken we naar Carcassonne, laatste etappe voor de grensovergang met Spanje.

In Carcassonne logeren we bij een Belg die adjudant moet zijn. Nadat hij ons allerlei raad heeft gegeven, vertrekken we 's anderendaags naar Perpignan waar we onze gidsen gaan ontmoeten die ons de grens over moeten zetten. Alles loopt als voorzien en om 16 uur nemen we een taxi tot aan de grens.

De taxi stopt op 500 m van het wachthuis. We stappen uit en onze gidsen tonen ons de te volgen richting, een klein kapelletje dat we in de verte waarnemen. Het gaat goed, behalve voor dokter Marteau met zijn 104 kg die het lastig heeft om ons te volgen. Bij onze groep voegt zich nog een boekhandelaar uit Het Zoute en een jongeman van 17 jaar. Begint dan de overtocht van de Pyreneeën. Tijdens de klim moeten we dokter Marteau duwen en bij het dalen iemand vóór hem plaatsen. Ons verblijf in de bergen duurt vier dagen, zonder eten en met alleen wat rivierwater. De vierde dag, aan de voet van de bergen, worden we opgewacht door een taxi die ons tot in Figueras brengt. We worden in een keurig hotel ondergebracht, waar we tot 's anderendaags kunnen uitrusten. Het was paaszonndag en door de rolluiken heen konden we de menigte de sardane zien dansen. De volgende nacht stonden we om twee uur op om de trein richting Barcelona te nemen. We verlaten

train à destination de Barcelone. Nous quittons donc l'hôtel en groupe. À peine engagés dans une petite rue, nous sommes interpellés de derrière le coin de la rue: « Manos arriba ». Nos guides qui se trouvent devant nous et qui sont armés, sortent leurs pistolets et tirent sur les policiers. Il y a un échange de coups de feu. Nous nous trouvons au milieu ! Heureusement aucun de nous n'est touché. Par contre un des policiers est atteint au pied. Les guides parviennent à s'enfuir. Nous sommes conduits au commissariat de police. Là, nous avons été mis à cinq dans une cellule en attente de l'interrogatoire. Il était 3h30 du matin. Dans la cellule, il y avait une banquette pour quatre personnes. Comme je suis le dernier à vouloir m'installer, je prends la décision de me coucher par terre. Remontant le col de mon manteau au-dessus de ma tête, je me suis rapidement endormi. Après un certain temps, le Dr Marteau vient me réveiller en disant : « l'Abbé, dormir à des moments pareils ! ». Après avoir attendu toute la journée dans la cellule, notre interrogatoire a commencé à 19 h. J'étais sujet britannique, vu que je connaissais un peu l'anglais. Les autres étaient canadiens.

Le lendemain, nous avons été transférés à la prison de Figueras où nous sommes restés cinq mois. Partis le 24 mars de Bruxelles, notre voyage a pris fin le 6 avril.

Après Figueras, nous sommes passés par les prisons de Barcelone et Saragosse pour finalement aboutir au Camp de Miranda del Ebro. Tous les déplacements se faisaient en train, menottes au poignets, attachés deux par deux. Nous étions mélangés aux voyageurs. Ceux-ci nous offraient du vin et des fruits. À Miranda, je ne suis resté que sept semaines. J'ai été libéré à la suite d'une intervention de l'Ambassade britannique. Le soir nous avons passé la nuit dans un hôtel, après avoir pris un bon bain désinfectant pour faire partir la vermine. Je n'ai pu m'endormir tellement j'étais habitué à coucher sur le béton. Pendant plusieurs jours, j'ai passé mes nuits à dormir sur la carpe. Enfin, la nouvelle de notre départ en train pour Gibraltar nous arrive. Wagon spécial, avec des serveurs qui nous servent le thé en blouse blanche et boutons aux armes de l'Angleterre.

Après quelques interrogatoires, nous embarquons dans un transport de troupe qui nous emmène finalement en Angleterre. »

« dus in groep het hotel. Net in een klein straatje, worden we van achter een hoek aangemaand: « Manos arriba ». Onze gidsen die vóór ons liepen en gewapend waren, halen hun pistolen boven en schieten op de politieagenten. Er ontstaat een vuurgevecht en we zitten er middenin! Gelukkig wordt niemand van ons geraakt. Maar een van de politiemensen is aan zijn voet geraakt. De gidsen slagen er in te vluchten. Wij worden naar het politiecommissariaat geleid. Daar worden we in afwachting van de ondervraging met vijf in een wachtcel opgesloten. Het was 3h30 in de morgen. In de cel stond een bank voor vier personen. Omdat ik de laatste ben die wil gaan liggen, besluit ik op de grond te gaan liggen. Door de kraag van mijn jas hoog op te trekken, slaap ik snel in. Na een tijdje wekt dokter Marteau me en zegt: « pater, op zo een ogenblik slapen! ».

Na de ganse dag in onze cel te hebben gewacht, is ons verhoor begonnen om 19 h. Ik was Brits onderdaan, omdat ik wat Engels kende, de anderen waren Canadezen.

De dag erna werden we overgebracht naar de gevangenis van Figueras waar we vijf maand zijn gebleven. We waren op 24 maart uit Brussel vertrokken, onze reis liep ten einde op 6 april.

Na Figueras zijn we nog langs de gevangenis van Barcelona en Saragossa geweest, om uiteindelijk te belanden in het kamp van Miranda del Ebro. Alle verplaatsingen gebeurden met de trein, handboeien aan en twee aan twee geklonken. We werden tussen de reizigers gemengd, die ons wijn en fruit aanboden. In Miranda ben ik maar zeven weken gebleven. Ik werd er bevrijd na tussenkomst van de Britse ambassade. We brachten de avond door in een hotel, na een goed, ontsmettend bad om alle ongedierte te verjagen. Ik kon niet inslapen, zo was ik gewend geraakt om op het beton te slapen. Meerdere dagen bracht ik de nacht door met op het tapijt te slapen. Eindelijk bereikt ons dan het nieuws van het vertrek per trein naar Gibraltar. Speciale wagon, met obers die ons thé brengen in wit hemd en knopen waarop het Britse wapenschild.

Na nog wat ondervragingen, schepen we in op een troepentransport dat ons eindelijk naar Engeland zal brengen. »



La Mer du Nord, son pétrole et ses hélicoptères

De Noordzee, zijn olie en zijn helikopters



Sumburgh Airport, Shetland

Bien qu'écrit voici quelques années, cet article est toujours d'actualité. Nous y avons ajouté quelques illustrations pour mieux situer l'histoire (vécue).

Ook al is dit artikel ettelijke jaren oud, toch is het nog erg actueel. We denken er goed aan gedaan te hebben door wat illustraties toe te voegen, om het (waar gebeurde) verhaal beter te plaatsen.

L'actuelle flambée des prix des produits pétroliers a ravivé en ma vieille mémoire quelques souvenirs chers à mon cœur.

Dans les années soixante-dix, le monde industrialisé d'Europe Occidentale a pris conscience qu'un pétrole très cher dont il ne pouvait contrôler la production, mettait son équilibre économique en danger.

Il fallait d'urgence alléger cette dépendance à un « or noir » venant de loin et à la disponibilité incertaine.

Depuis quelques années déjà, les pays ouverts sur la Mer du Nord savaient son sous-sol riche en hydrocarbures mais ils étaient difficiles à extraire et à acheminer. Voilà pourquoi leur production était restée confidentielle.

Dans cette aventure, les grandes compagnies pétrolières furent enfin et heureusement partie prenante pour mettre en œuvre techniques de pointe et équipements sophistiqués. Tout ceci, soutenu par une ferme volonté de réussir, fit merveille.

Moins de dix ans après le début de travaux titanesques, le pétrole et le gaz de la Mer du Nord entraient dans la cour des grands.

Mais cette « chère Mer » des latitudes arctiques restait peu accueillante pour ceux qui la défiaient. Elle cachait ses champs de pétrole à deux cents kilomètres des côtes, sous deux cents mètres de vagues rugissantes qui en

De huidige prijsexplosie van aardolieproducten heeft mijn oude geheugen opgefrist met wat dierbare herinneringen. In de jaren zeventig maakte de geïndustrialiseerde wereld in West-Europa kennis met zeer dure aardolie, waarvan de productie niet gecontroleerd kon worden en die haar economisch evenwicht in gevaar bracht.

Die afhankelijkheid van "zwart goud" met zijn onzekere beschikbaarheid dat ook nog van ver moest komen, moest dringend aangepakt worden.

De landen aan de Noordzee wisten al een poosje dat er een ondergrond bestond, rijk aan koolwaterstoffen maar moeilijk te ontginnen en uit te baten. Daarom was de productie vertrouwelijk gebleven.

In dit verhaal waren de grote oliemaatschappijen eindelijk kandidaat om hun toptechnologie en gesofistikeerde uitrusting in te zetten. Met de vaste wil tot slagen zou dit alles furore maken.

Minder dan tien jaar na de aanvang van dit titanenwerk, werden olie en aardgas uit de Noordzee gemeengoed.

Maar die "zalige zee" op haar ijzige breedteligging bleef weinig gastvrij voor wie haar uitdaagde. De olievelden verborg ze op tweehonderd kilometer van de kust, onder tweehonderd meter ruige golven die in alle hevigheid konden reiken tot aan het lage wolkendek, dat zelf vol stortbuien en donderende onweerswolken stak. Omdat er

pleine furie venaient caresser un ciel très bas fait d'averses diluviennes et d'orages tonitrueux. Ne pouvant facilement et rapidement y naviguer, il fallait essayer, sans trop de risques, de la survoler.

L'oiseau à plumes mécaniques, appelé hélicoptère, allait avec succès le faire. Sans lui pas de transport rapide et régulier possible de personnel et matériel essentiellement urgent vers les plateformes perdues au loin.

Pour réaliser ses exploits « l'oiseau hélico » avait besoin d'un maître à bord que sous ces latitudes rugissantes l'on appelait Captain ne sachant pas très bien s'il était marin ou aviateur car tous les jours il vivait entre mer et ciel ou ciel et mer.

Qui est ce Captain ? Il s'appelle, en son pays X Y ou Z mais ici il ne sera plus pour ses compagnons que « Gaz », « Nounours », « Duke », « Red », « Black », « Bibi », « Chalkie », « Walker », ... magie du nickname qui l'identifie à coup sûr au sol comme en vol.

Son expérience et son sérieux ne datent pas d'hier. Il les a acquis au long de très nombreuses heures de vol à bord d'appareils militaires ou civils.

Il est venu voler « off-shore » pour continuer à vivre sa passion dans un doux parfum d'aventure nouvelle tout en sachant que sa famille ne manquerait de rien.

Son rythme de vie, il le connaît : deux semaines de vol, une semaine « at home ». Le retour au boulot est parfois pénible mais cette peine est vite oubliée dans une

niet snel en makkelijk kon gevaren worden, moest er gepoogd worden om de zee met zo weinig mogelijk risico te overvliegen.

De vogel met mechanische vlerken, helikopter genaamd, zou dat met succes uitvoeren. Zonder hem geen snel en regelmatig transport van mensen en materieel, dat vooral dringend was voor de verafgelegen platformen.

Voor dit soort exploitaties had de "heli-vogel" een meester aan boord nodig, die op deze ruige breedtes *captain* werd genoemd. Het was niet echt duidelijk of hij zeeman was, dan wel vliegenier want hij leefde elke dag tussen zee en lucht of tussen lucht en zee.

Wie is die *captain*? In zijn land heet hij X of YZ maar hier is hij voor de vrienden alleen maar "Gaz", "Nounours", "Duke", "Red", "Black", "Bibi", "Chalkie", "Walker", ... rare koosnaampjes maar men herkent je in vlucht en aan wal.

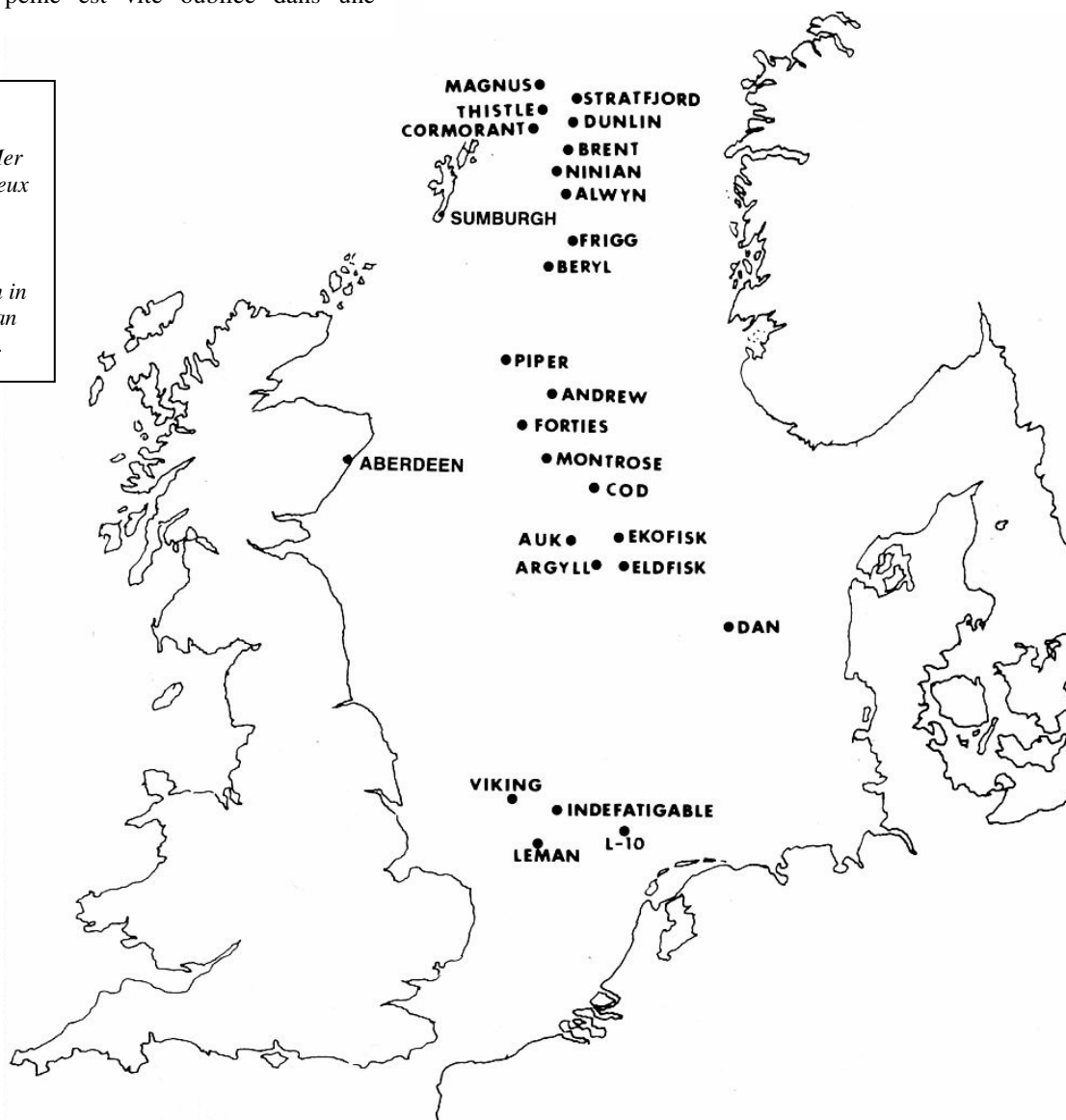
Zijn ervaring en beroepsernst zijn niet van gisteren. Hij heeft die opgedaan tijdens talloze vliegreizen aan boord van civiele of militaire toestellen.

Hij is "off shore" komen vliegen om zijn passie verder te zetten met het zwoele parfum van het nieuwe avontuur, in de wetenschap dat zijn familie niets tekort komt.

Zijn levensritme kent hij: twee weken vliegen, een week "at home". Weer naar het werk trekken is soms lastig maar die last is in een sfeer van eerlijke en grote vriendschap

Sur cette carte sont indiqués les principaux champs de pétrole en Mer du Nord, entre autres ceux du East Shetland Basin.

Op deze kaart staan de belangrijkste olievelden in de Noordzee, o.a. die van het east Shetland Basin.



ambiance de franche et grande amitié lui rappelant que demain est un autre jour. Chers amis Captain, merci pour cette chaleureuse amitié que j'ai pu partager avec vous, trois ans durant, aux Iles Shetland.

Comme toute histoire vécue en Grande-Bretagne ne peut se terminer qu'en forme de conte un peu magique et mystérieux, voici venu la fin de la mienne.

Un soir, après une longue journée passée en vol, j'ai cru entendre mon ami hélicoptère Puma, me demander qui j'étais et d'où je venais. Avais-je rêvé? Que non, il insistait me disant que puisque je savais tout de lui il voulait connaître un peu de moi.

Je lui ai parlé. Après un froncement de paupières et sans doute encore plongé en sa profonde réflexion, il m'a très gentiment dit : « Je vois, je vois. Tu viens d'un charmant petit Royaume voisin de ma République où, de par tes nombreux séjours en nos écoles de pilotage, tu t'es fait et y a gardé de fidèles amis. A bientôt, Captain Bibi. »

Le lendemain je le retrouvais avec joie, mais je dois vous avouer que vivre avec un félin, volant comme une libellule, curieux comme une chouette, malin comme un singe et à la mémoire de cheval, ça fait très Harry Potter avant l'heure.

Captain Bibi

snel vergeten en die hem eraan herinnert dat er morgen weer een dag komt. Beste vrienden *captains*, bedankt voor die hartelijke vriendschap die ik met jullie op de Shetlandeilanden heb kunnen delen, drie jaar lang.

Omdat elk waar beleefd verhaal in Groot-Brittannië enkel kan eindigen als een wat magisch en mysterieus sprookje, vind je hier het einde van mijn verhaal.

Op een avond, na een lange vliegday, dacht ik mijn helikoptervriend Puma mij te horen vragen wie ik was en waar ik vandaan kwam. Had ik gedroomd? Bijlange niet. Omdat ik alles van hem wist, drong hij erop aan om ook wat van mij te weten.

Ik heb het hem verteld. Na wat gefrons van zijn rotorbladen en ongetwijfeld nog in diep gepeins verzonken, heeft hij me vriendelijk gezegd: "Ik merk het al: je komt uit een schattig klein koninkrijkje, een buur van mijn republiek en waar je door je verblijf in vele vlietscholen, talrijke vrienden hebt gemaakt en bewaard. Tot later, *captain Bibi*."

De dag nadien zag ik hem met plezier terug. Ik moet echter toegeven dat leven met een roofkat, die vliegt als een libel en nieuwsgierig is als een uil, slim als een aap en met een paardengeheugen, erg doet denken aan een wat voorbarige Harry Potter.

Captain Bibi
(Vertaling: B. Tersago)



FLIGHT INTO HISTORY: “THE COMMEMORATIVE AIR FORCE”

PART II



Dit is het vervolg op deel I dat verscheen in ons magazine 2007-4 en dat we door omstandigheden pas nu kunnen publiceren.

*

Voici la suite de la première partie, publiée dans notre magazine 2007-4, et que nous publions avec quelque retard.

Nadat in de vorige editie de CAF algemeen werd beschreven, deze keer een grondige kijk op de twee meest unieke vliegtuigen van de CAF: de B-24A “Liberator” en de B-29 “Superfortress”, die wij in “ons” B-24A/B29 Sqn in optimale vliegwaardige conditie trachten te houden, om deze juweeltjes op de grootste airshows in de USA te kunnen voorvliegen.

DE B-24 “LIBERATOR”

Hoewel in populariteit de B-17 de B-24 ruim voorafgaat -vooral door het momenteel grotere aantal nog vliegende exemplaren en zijn aanwezigheid in talloze films zoals de alom gekende “Memphis Belle”- werd de B-17 qua prestaties volledig door de B-24 overklast. Zijn actieradius, zijn snelheid, zijn vlieghoogte, zijn bommenlading waren alle groter dan die van de B-17. Ook met 18.188 gebouwde toestellen overtreft hij duidelijk de B-17 (12.731) en de Lancaster (7.366); hij was dan ook de meest gebouwde bommenwerper tijdens de Tweede Wereldoorlog. Van deze 18.188 gebouwde toestellen zijn er momenteel nog slechts twee in vliegwaardige toestand, de B-24G “Witchcraft” van de Collins Foundation en de B-24A “Ol 927” van de CAF.

“OL 927” FORMERLY KNOWN AS “DIAMOND LIL”

In de zoektocht van de CAF om naast de jachtvliegtuigen, de collectie ook uit te breiden met WW II bommenwerpers, was het vinden van B-17's en B-25's in de jaren 1960 geen onoverkomelijk probleem. Een vliegwaardige B-24 was echter nergens beschikbaar tot Vic Agather, een van de medestichters van de CAF, in 1967 op een van zijn zakenreizen in Mexico

Dans l'article précédent, nous avons donné un aperçu général de ce qu'est la Commemorative Air Force. Cette fois, nous jetterons un coup d'œil détaillé sur les deux plus extraordinaires avions de la CAF: le B-24A «Liberator» et le B-29 «Superfortress». Notre B-24A/B-29 Squadron, essaye de maintenir ces appareils dans le meilleur état possible afin que ces véritables bijoux puissent être présentés en vol dans les grands meetings aériens des États-Unis.

LE B-24 « LIBERATOR ».

Bien que la popularité du B-17 soit plus grande que celle du B-24 – cela surtout en raison du plus grand nombre d'appareils en état de vol et des apparitions dans de nombreux films comme le très connu «Memphis Belle» - le B-17 est en performance largement dépassé par le B-24. Son rayon d'action, sa vitesse de vol, son plafond opérationnel et son chargement de bombes étaient bien supérieurs aux performances du B-17. Par le nombre d'appareils construits, le B-24 avec ses 18.188 exemplaires dépasse la production du B-17 (12.731) et du Lancaster (7.366); ce fut donc le bombardier le plus fabriqué pendant la Deuxième Guerre Mondiale. De ces 18.188 appareils, deux seulement sont aujourd'hui en état de vol: le B-24G «Witchcraft» de la Collins Foundation et le B-24A «Ol 927» de la CAF

LE « OL 927 », PRÉCÉDEMMENT BAPTISÉ « DIAMOND LIL ».

Dans la recherche entreprise par la CAF pour, aux côtés des avions de chasse, élargir ses collections à des bombardiers de la

City, bij Pemex, een Mexicaanse oliemaatschappij, een B-24 met registratie AM927 vond, die het toestel al ruim acht jaar gebruikte als executive transportvliegtuig. In de wetenschap dat Pemex op dat moment op zoek was naar een surplus DC-6, konden men hen er in mei 1968 uiteindelijk van overtuigen te kiezen voor de aanschaf van een DC-6 en in ruil de B-24 "Liberator" aan de CAF te verkopen.

Nadien bleek dat de CAF met de aankoop van AM 927 in feite de oudste nog vliegende viermotorige bommenwerper uit de Tweede Wereldoorlog in zijn bezit had, al had deze tijdens de oorlog geen enkele oorlogsoperatie op zijn actief staan.

AM 927 was het 25ste vliegtuig op de productielijn van de B-24 met als reeksnummer 40-2366 en initieel deel uitmakende van een bestelling van 175 B-24A voor de Franse Luchtmacht. Maar bij zijn levering door de Consolidated Aircraft Corporation te San Diego op 07 mei 1941, was Frankrijk al lang bezet door de Nazi's en besloot de RAF die order over te nemen en de vliegtuigen te herconfigureren en te herbenoemen als LB-30.

Een zestal vliegtuigen van deze order, waaronder AM 927, werden echter niet naar Engeland overgevlogen maar naar het Eagle Nest Training Center te Albuquerque, New Mexico waar ze werden ingezet voor pilot training.

Op 24 juli 1941, tijdens een van die trainingsvluchten, had het toestel bij de landing echter een "landing gear malfunction" waardoor het toestel door zijn landingsgestel zakke en naast de runway belandde.

Hoewel het aanzienlijke schade had opgelopen en door het gebrek aan vliegtuigen bij Consolidated, besloten ze het vliegtuig terug te huren van de Britten, de bewapening en bommenruim van het vliegtuig te verwijderen, en het om te bouwen tot een "transportvliegtuig" voor het vervoer van ingenieurs van en naar de diverse vliegtuigassemblagehallen en het vervoer van VIP-personeel. In een bedrijfsnota werd het vliegtuig toen zelfs omschreven als "An aircraft converted to a "Luxuriously upholstered, bar equipped, Consolidated Chariot". Geruchten doen dan ook de ronde dat AM 927 ook gebruikt werd voor transport van Teddy & Eleonor Roosevelt en mevrouw Chiang Kai Chek.

Ook na de oorlog werd het vliegtuig nog tot november 1948 door Consolidated intensief gebruikt, en was het daardoor een trouwe verschijning op vele militaire en burgerluchthavens geworden, onder zijn nick name "Ol' 927".

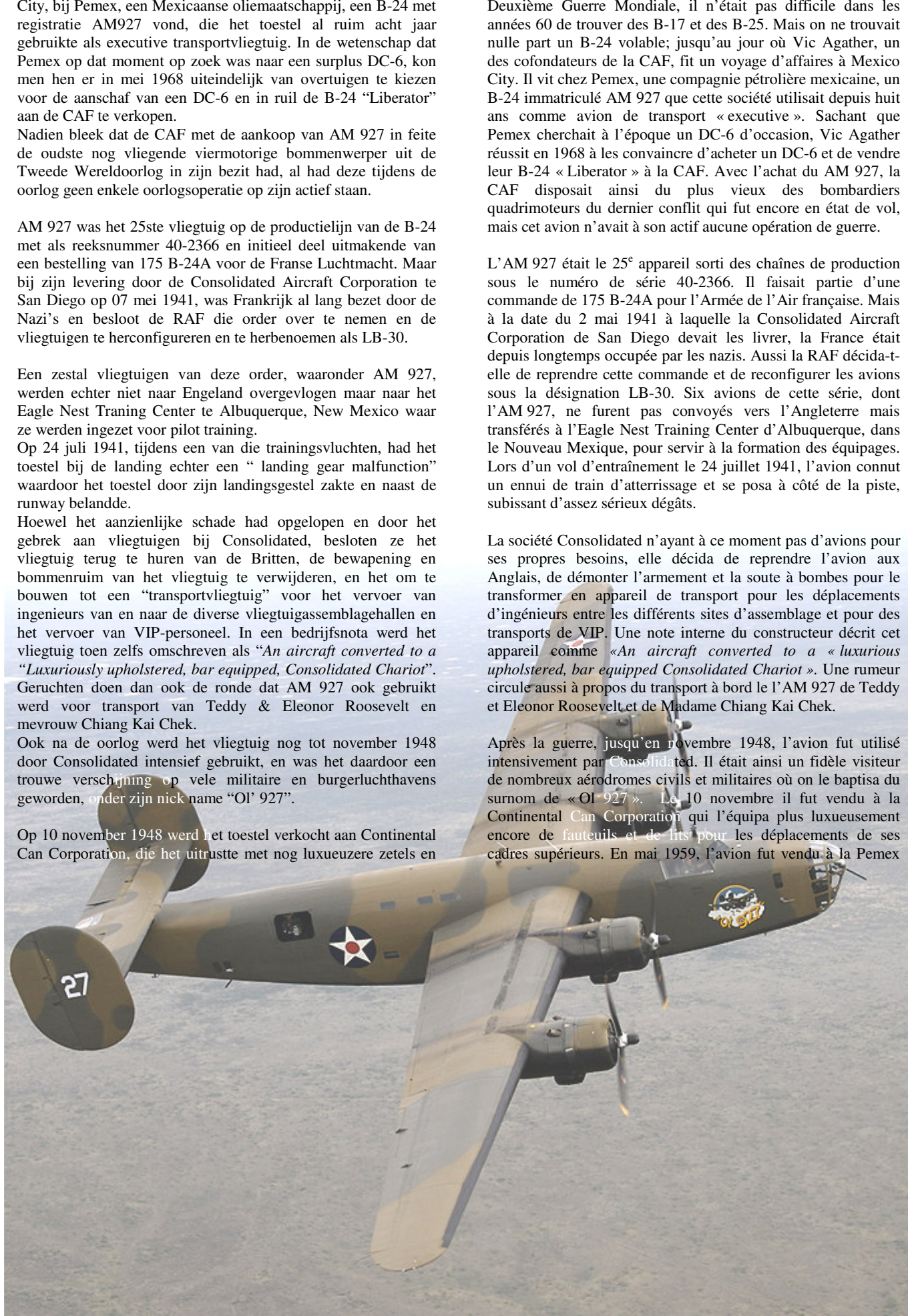
Op 10 november 1948 werd het toestel verkocht aan Continental Can Corporation, die het uitrustte met nog luxueuzere zetels en

Deuxième Guerre Mondiale, il n'était pas difficile dans les années 60 de trouver des B-17 et des B-25. Mais on ne trouvait nulle part un B-24 volable; jusqu'au jour où Vic Agather, un des cofondateurs de la CAF, fit un voyage d'affaires à Mexico City. Il vit chez Pemex, une compagnie pétrolière mexicaine, un B-24 immatriculé AM 927 que cette société utilisait depuis huit ans comme avion de transport « executive ». Sachant que Pemex cherchait à l'époque un DC-6 d'occasion, Vic Agather réussit en 1968 à les convaincre d'acheter un DC-6 et de vendre leur B-24 « Liberator » à la CAF. Avec l'achat du AM 927, la CAF disposait ainsi du plus vieux des bombardiers quadrimoteurs du dernier conflit qui fut encore en état de vol, mais cet avion n'avait à son actif aucune opération de guerre.

L'AM 927 était le 25^e appareil sorti des chaînes de production sous le numéro de série 40-2366. Il faisait partie d'une commande de 175 B-24A pour l'Armée de l'Air française. Mais à la date du 2 mai 1941 à laquelle la Consolidated Aircraft Corporation de San Diego devait les livrer, la France était depuis longtemps occupée par les nazis. Aussi la RAF décida-t-elle de reprendre cette commande et de reconfigurer les avions sous la désignation LB-30. Six avions de cette série, dont l'AM 927, ne furent pas convoyés vers l'Angleterre mais transférés à l'Eagle Nest Training Center d'Albuquerque, dans le Nouveau Mexique, pour servir à la formation des équipages. Lors d'un vol d'entraînement le 24 juillet 1941, l'avion connut un ennui de train d'atterrissage et se posa à côté de la piste, subissant d'assez sérieux dégâts.

La société Consolidated n'ayant à ce moment pas d'avions pour ses propres besoins, elle décida de reprendre l'avion aux Anglais, de démonter l'armement et la soute à bombes pour le transformer en appareil de transport pour les déplacements d'ingénieurs entre les différents sites d'assemblage et pour des transports de VIP. Une note interne du constructeur décrit cet appareil comme « An aircraft converted to a « luxuriously upholstered, bar equipped Consolidated Chariot ». Une rumeur circule aussi à propos du transport à bord de l'AM 927 de Teddy et Eleonor Roosevelt et de Madame Chiang Kai Chek.

Après la guerre, jusqu'en novembre 1948, l'avion fut utilisé intensivement par Consolidated. Il était ainsi un fidèle visiteur de nombreux aérodromes civils et militaires où on le baptisa du surnom de « Ol' 927 ». Le 10 novembre il fut vendu à la Continental Can Corporation qui l'équipa plus luxueusement encore de fauteuils et de lits pour les déplacements de ses cadres supérieurs. En mai 1959, l'avion fut vendu à la Pemex





slaapbedden voor het vervoer van de company executives. In mei 1959 werd het vliegtuig uiteindelijk doorverkocht aan Pemex, die het niet alleen voor het vervoer van zijn executives gebruikte maar ook voor het transport van olievlaten. Sinds zijn oplevering in 1941 aan de RAF tot zijn verkoop in 1968 aan de CAF, was deze B-24 steeds in gebruik geweest en dat werd ook na de verkoop aan de CAF altijd betracht.

De eerste jaren bij de CAF bleef het vliegtuig nog vliegen in zijn Pemex-beschildering. Maar in 1970 werd de gesloten neus vervangen door een glazen neus met bommenrichtersinstallatie en kreeg het zijn olijfgroen-en blauwe beschildering van de 98th Bomb Group van de 9th Air Force -die tijdens WO II had deelgenomen aan de raids op de Ploesti olieraffinaderijen- met de benaming "Diamond Lil" en bijhorende nose art.

Door de jaren heen was "Diamond Lil" een veel en graaggeziene gast op airshows in de USA en een keer ook in de UK. Maar het ontbreken van elke bewapening, waardoor het vliegtuig er van buitenaf wel als een bommenwerper uitzag, maar binnenin -in tegenstelling tot de B-24 van de Collins Foundation- meer leek op een verouderd transporttoestel, verminderde de interesse voor het toestel en werd in oktober 2006 besloten om AM 927 terug om te bouwen naar zijn bommenwerperconfiguratie, zoals die in 1941 als B-24A door Consolidated werd afgeleverd.

Omdat de conversie moest gebeuren tijdens de wintermaanden en het vliegtuig terug vliegklaar moest zijn bij de aanvang van het airshow-seizoen, braken voor de crew-chief en onderhoudschef Gary Austin en de tientallen CAF-vrijwilligers de meest stressvolle en slapeloze nachten aan.

Met de weinig beschikbare originele plannen van de B-24A (uiteindelijk werden er maar 36 A-modellen gebouwd en werden op de volgende toestellen al modificaties aangebracht, waardoor men toen al sprak van B/C- en D- modellen), werden onder Gary's leiding de werkzaamheden aangevat. Eerst werd het volledig binnencompartiment met de opbergboxen en passagierszetels verwijderd.

qui l'utilisa non seulement pour le transport de son personnel mais aussi pour le transport de fûts de produits pétroliers.

Depuis sa livraison à la RAF en 1941 jusqu'à son arrivée à la CAF en 1968, ce B-24 a été en service ininterrompu. Ce que l'on s'est efforcé de continuer à la CAF.

Pendant les premières années, l'appareil continua à voler avec les peintures distinctives de Pemex. Mais en 1970, on décida de remplacer le nez fermé par un nez vitré avec l'équipement de visée du bombardier. On en profita pour le peindre aux couleurs vert olive et bleu du 98 Bomb Group de la 9th Air Force, une unité qui pendant la guerre avait participé aux raids sur les raffineries de pétrole de Ploesti et qui avait donné à un appareil la dénomination « Diamond Lil » avec un « nose art » approprié.

Le « Diamond Lil » fut ainsi pendant des années un acteur très apprécié du public des meetings aux États-Unis et à une occasion au Royaume-Uni. Vu de l'extérieur l'avion avait bien une apparence de bombardier ; mais l'absence de tout armement (contrairement au B-24 de la Collins Foundation) faisait que l'intérieur était celui d'un vieil avion de transport : ce qui réduisait fort l'intérêt des amateurs. Aussi, en octobre 2006, il fut décidé de redonner à l'AM 927 la configuration de bombardier B-24A qu'il avait en 1941 lors de la livraison par Consolidated.

La reconfiguration devait se faire pendant les mois d'hiver pour retrouver l'avion en état de vol dès le début de la saison des air shows. Pour le crew chief et chef de la maintenance Gary Austin, et pour les dizaines de volontaires de la CAF, ce fut une période de stress intense et de nuits sans sommeil. On disposait de peu de plans originaux du B-24A (il n'avait été produit que 36 exemplaires du A Model; puis on avait apporté une série de modifications successives qui en faisaient des B/C Model ou des D Model) ; mais les travaux furent néanmoins entrepris sous la conduite de Gary Austin.

Het navigator deck (vooraan in de cockpit achter de piloot) en het radio operator deck bovenaan in het bommenruim werden terug geïnstalleerd. In het voorste gedeelte van het bommenruim werden aan beide zijden bommenrekken met 500 lbs-bommen geplaatst. De beide "waist gunner" posities en de "belly gunner" positie werden ook terug geïnstalleerd en voorzien van .50 mm boordgeschut.

Het voordien volledig gesloten staartcompartiment werd verwijderd en vervangen door een open geschutskoepel met .50 mm geschut. Om toch ook nog in staat te zijn passagiers mee te nemen, werden op het upperdeck, naast de radio operator positie nog enige seats bij geplaatst.

Niet alleen binnenin maar ook van buiten onderging het vliegtuig een volledige metamorfose. De olijfgroene beschildering en Diamond Lil nose art ruimden plaats voor de originele en in 1941 toepasselijke groenbruin en zwarte US Army Air Corps camouflage met bijhorende cocardes en belettering.

Op 12 mei tijdens de Twin tail Fly-In, werd de tot dan toe strikt geheim gehouden nieuwe nose art en benaming voorgesteld. Een "Disney"-achtige B-24 cartoon met "Ol 927" als naam, verwijzend naar zijn originele vroegere "nickname".

Op 14 jul 2007, 283 dagen nadat de eerste ombouwwerkzaamheden werden aangevat, maakte "Ol 927" zijn eerste testvluchten in zijn B-24A configuratie die praktisch dezelfde was als die waarin hij in mei 1941 ruim 66 jaar geleden werd afgeleverd. Een week later, op 20 juli, vertrok "Ol 927" van Midland Tx naar de EAA te Oshkosh de eerste stop van de 2007 B-24A airshow tour.

DE BOEING B-29 "SUPERFORTRESS"

Daar waar de B-17 en B-24 vooral boven Europa en Afrika opereerden, werd de Boeing B-29 "Superfortress" uitsluitend in de Pacific tegen de Japanse asmogendheid ingezet. Met het droppen van de eerste atoombom op Hiroshima door de B-29 "Enola Gay" op 6 augustus 1945 -en een tweede 3 dagen later op Nagasaki- werd Japan uiteindelijk gedwongen tot overgave en kwam er een einde aan WO II.

De B-29 waarvan de plannen al in 1939 op tafel lagen, werd ontworpen op een vraag van de US Army Air Corps naar een

Dans un premier temps, on enleva tout l'aménagement pour passagers. Puis on installa le poste du navigateur (dans le cockpit derrière le pilote) et le poste de l'opérateur radio (au-dessus de la soute à bombes). Dans la partie avant de celle-ci, on réinstalla de chaque côté les racks à bombes de 500 livres. On remit en place les deux postes des mitrailleurs latéraux et le poste du mitrailleur ventral, avec des armes de calibre .50. Le compartiment de queue, entièrement fermé, fut remplacé par une tourelle de tir avec sa mitrailleuse. Pour pouvoir embarquer des passagers, on installa quelques sièges individuels à côté de l'opérateur radio. L'extérieur de l'avion subit lui aussi une complète métamorphose. La couleur vert olive et la décoration de nez cédèrent la place à ce qui était prévu à l'origine, en 1941: le camouflage vert, brun et noir de l'US Army Air Corps avec les cocardes et le lettrage de l'époque.

Le 12 mai 2007, à l'occasion du Twin-Tail Fly-in, fut révélé le secret (jalousement gardé jusque là) du nouveau « nose art » et du nouveau nom : c'est un dessin « à la Disney » du B-24A et le nom « OL 927 » qui marque le retour du surnom ancien. Le 14 juillet, exactement 283 jours après le début des travaux de transformation, le Ol 927 effectua son premier vol d'essai dans la configuration B-24A, pratiquement identique à celle qu'il avait à sa livraison 66 ans plus tôt. Une semaine plus tard, le 20 juillet, l'Ol 927 décollait de Midland au Texas à destination de Oshkosh, première étape de la tournée B-24A des air shows 2007.

LE BOEING B-29 « SUPERFORTRESS ».

Alors que le B-17 et le B-24 furent principalement engagés en Europe et en Afrique, le Boeing B-29 fut exclusivement utilisé dans les opérations contre les forces armées japonaises. Avec le lancement de la première bombe atomique sur Hiroshima le 6 août 1945 par le B-29 « Enola Gay » puis d'une deuxième trois jours plus tard sur Nagasaki, le Japon fut contraint de déposer les armes. Ce fut la fin du deuxième conflit mondial.

Le B-29, dont les plans étaient déjà sur les tables à dessin en 1939, fut conçu pour répondre à la demande de l'Army Air



langeafstandsbommenwerper, die in staat moest zijn van op zeer grote hoogte te opereren. De eerste vlucht vond plaats op 21 september 1942.

In tegenstelling tot de B-17 en de B-24, was de B-29 de eerste bommenwerper met drukcabines die toeliet om comfortabel op hoogtes tot 10.000 meter te opereren met een actieradius van ruim 5.000 km en met een bommenlading van meer dan 9.000 kg. Het was ook de eerste bommenwerper waarvan alle geschutskoepels op afstand bestuurd werden. Na de oorlog werd de productie nog tot 1948 verdergezet en werd het toestel gebruikt voor de testvluchten met de X-1 vliegtuigen, air refueling, fotoverkenningsvluchten. Ook tijdens de Koreaanse Oorlog werd de B-29 nog intensief ingezet. Uiteindelijk werden er meer dan 3.960 toestellen gebouwd.

Door de inbeslagname van drie B-29's werd het toestel ook in Rusland gekopieerd en door Tupolev nagebouwd onder de benaming Tu-4 "Bull".

B-29A "FIFI". HET PARADEPAARDJE VAN DE CAF

In de zoektocht van de CAF om ook een B-29 aan de collectie te kunnen toevoegen, ontdekte men dat er in 1970 geen enkel vliegwaardig toestel meer beschikbaar was. De meeste werden tot schroot herleid, andere werden in de woestijn als doelen voor schietoefeningen gebruikt en slechts enkele werden bewaard in musea in "static" configuratie.

In 1971 ontdekte een CAF-piloot in de China Lake woestijn in Californië een aantal B-29's die er door de Navy gebruikt werden als doelen voor nieuwe wapentests, verder gedurende jaren en blootgesteld waren aan hitte, woestijnzand en vandalisme door "schattenjagers". Na langdurige onderhandelingen met USAF, op wiens inventaris de toestellen nog steeds waren ingeschreven, en de US Navy die ze nog altijd gebruikte als mogelijke targets, kreeg de CAF uiteindelijk de toelating om een keuze te maken uit de voorhanden zijnde toestellen naar een dat zich nog in de meest geschikte toestand bevond.

Corps qui voulait un bombardier capable de voler très haut pour attaquer des objectifs à longue distance. Le premier vol eut lieu le 21 septembre 1942.

À l'inverse du B-17 et du B-24, le B-29 fut le premier bombardier à cabine pressurisée qui permettait des opérations jusqu'à l'altitude de 10.000 mètres avec un rayon d'action de 5000 km en emportant neuf tonnes de bombes. C'était aussi le premier bombardier dont les tourelles d'armes étaient commandées à distance. Après la guerre, la production continua jusqu'en 1948. Cet avion fut utilisé pour des missions diverses comme le largage en altitude de l'avion expérimental X-1 pour ses vols d'essai, le ravitaillement des avions en vol ou la reconnaissance photographique. Le B-29 fut encore utilisé intensivement pendant la guerre de Corée. Au total, il en fut produit 3.960 exemplaires.

Après la capture de trois B-29, cet avion fut copié en URSS et produit par Tupolev sous la désignation TU-4 « Bull ».

LE B-29 « FIFI », CHEVAL DE PARADE DE LA CAF.

Au cours de ses recherches pour ajouter un B-29 à sa collection, la CAF constata qu'en 1970 plus un seul appareil de ce type n'était en état de vol. La plupart avait été envoyé à la mitraille ; d'autres se trouvaient sur des terrains désertiques comme cibles pour des exercices de tir. Quelques appareils seulement étaient conservés – en présentation statique – dans des musées.

En 1971, un pilote de la CAF découvrit dans le désert de China Lake, en Californie, bon nombre de B-29 qui avaient été utilisés comme cibles pour des essais d'armements nouveaux de la Navy. Pendant des années, ils avaient subi les effets néfastes de la chaleur, des vents de sable et du vandalisme des chasseurs de trésors. Après de longues tractations avec l'USAF et avec la Navy (qui s'en servait toujours comme cibles), la CAF obtint enfin l'autorisation de faire un choix parmi les appareils trouvés dans un état acceptable.

Une équipe de la CAF, composée de pilotes, de mécaniciens de



Een CAF-team van piloten, flight engineers en onderhoudstechnici werd uitgestuurd om een keuze te maken om de uiteindelijk gekozen B-29 met reeksnummer 44-62070 terug in vliegwaardige conditie te brengen.

De 44-62070 was op 31 juli 1945 afgeleverd aan de USAAF en opgenomen in de 247th Base unit op Smoke Hill Field in Kansas. Na verscheidene omzwervingen naar andere eenheden, werd het in oktober 1956 tijdens zijn laatste vlucht van Randolph AFB TX overgevlogen naar het China Lake Naval Weapons Center in Muroc Dry Lake Californië, waar het sindsdien dienst deed als target.

Een immense taak stond het CAF-onderhoudsteam te wachten: instrumenten dienden te worden gerestaureerd, fuel, olie en hydraulics werden vervangen, motoren, propellers en landingsgestel werden grondig getest, en ontbrekende of defecte instrumenten werden uit de andere aanwezige B-29 gehaald. Op 2 augustus 1971, na negen weken intens werk van het CAF-team en na meer dan 17 jaar in de woestijn verbleven te hebben, voerde de B-29 zijn eerste vlucht uit. Een vlucht die hem na 6.38 Hrs van Muroc Dry Lake naar zijn nieuwe bestemming bracht, New Rebel Field in Harlingen TX, de toenmalige thuisbasis van de Confederate Air Force. De verdere restauratie om hem naar CAF-normen terug vliegwaardig te maken, was echter nog een lang en kostelijk project.

In 1974 was deze taak volbracht en werd 44-62070 omgedoopt tot "FIFI", naar de naam van Josephine "Fifi" O'Connors, de vrouw van de toenmalige B24/B-29 squadron leader Vic Agather.

Als enige vliegwaardige B-29 ter wereld werd het toestel de volgende 35 jaar –samen met "Diamond Lil"- de grote publiekstrekker op honderden airshows in the US. Gedurende deze periode dienden ook grote onderhoudsproblemen opgelost te worden. Corrosie, lekkende fuelcellen, verouderde bedrading, pruttelende motoren, en "cracks" hielden "FIFI" meerdere malen voor vele maanden en jaren aan de grond. Na het airshow-seizoen van 2004 werd besloten tot een algemene revisie en vervanging van vleugels en flight controls, die het toestel weer voor meer dan een jaar aan de grond hielden.

Op 23 april 2006, na een onderhoudsbeurt van ruim 19 maanden en meer dan 15.000 werkuren, werden opnieuw een testvlucht uitgevoerd in functie van het komende airshow-seizoen. Het toestel was van binnen en van buiten als nieuw, alle testvluchten verliepen "vlekkeloos" tot... er daags na de vluchten grote olievlekken onder de nummer 3 motor werden waargenomen. Verder onderzoek wees uit dat niet alleen in de olie van de # 3 motor metaalslijtage werd vastgesteld, maar ook de andere Wright R-3350 motoren hetzelfde lot te wachten stond. Volledige overhaul van de motoren was een te kostbare optie en bood geen enkele zekerheid over een verdere goede werking van de motoren op langere termijn. Vier nieuwe –maar onbeschikbare- R-3350 motoren leek de enige oplossing, het kostenplaatje van ruim 3.000.000 US \$ leek onoverkomelijk en het einde van de enige nog vliegende B-29 was zeer nabij.

Maar de CAF zou de CAF niet zijn als er niet voortdurend naar andere mogelijke oplossingen werd gezocht. Terwijl sponsors worden aangesproken om de nodige 3.000.000 \$ samen te krijgen, wordt door de technici een studie gemaakt om na de nodige aanpassingen, de oude B-29 R-3350 motoren te vervangen door krachtigere en betrouwbaardere R-3350-26WA motoren van de Douglas A-1 "Skyraider". Eind december 2007 werd groen licht gegeven voor dit project en op 21 januari 2008 besliste Jim Cavanaugh, president/CEO van het "Cavanaugh Flight Museum" in Addison Texas, om het re-engine project te sponsoren met een gift van 1,2 miljoen dollar. Samen met de opbrengst van de verkoop van de CAF Messerschmitt ME-109 en de nog steeds binnenkomende giften van leden en sympathisanten, beschikt men nu nagenoeg over de nodige fondsen en werd het project daadwerkelijk opgestart om FIFI tegen Airshow 2009 terug vliegklaar te hebben.

Dit betekent dat de enige luchtwaardige B-29 nog lang niet uit

bord et de spécialistes de la maintenance, fut chargée d'aller faire cette sélection qui aboutit au choix du B-29 numéro de série 44-62070 qu'on allait remettre en état de voler.

Cet avion avait été livré à l'USAF le 31 juillet 1945 et affecté à la 241 Base Unit de Smoke Field Hill au Kansas. Utilisé ensuite par d'autres unités, il fit son dernier vol en octobre 1956 entre Randolph Air Force Base, au Texas, et le China Lake Naval Center de Muroc Dry Lake en Californie où, depuis lors, il faisait office de cible.

Une tâche énorme attendait l'équipe d'entretien de la CAF envoyée sur place. Les instruments devaient être restaurés. Le carburant, l'huile et les fluides hydrauliques furent changés. Les moteurs, les hélices et les trains d'atterrissage furent minutieusement testés. Des instruments et des accessoires défectueux furent remplacés par prélèvement sur d'autres B-29 parqués là. Le 2 août 1971, après neuf semaines de travaux harassants fait par l'équipe de la CAF, et après 17 années passées dans le désert, le B-29 reprenait l'air et, en 6.38 heures de vol, allait du désert de Muroc Dry Lake vers sa nouvelle destination : New Rebel Field de Harlington, au Texas, qui était alors la base de la Confederate Air Force.

La suite de la restauration pour mettre l'appareil en état de vol selon les normes de la CAF restait évidemment un projet long et coûteux. Cet objectif fut atteint en 1974 ; et le 44-62070 fut baptisé « FIFI », le patronyme de Josephine « Fifi » O'Connors, l'épouse de Vic Agather qui était alors le « B-24/B-29 Squadron leader ».

Seul B-29 en état de vol dans le monde entier, cet avion fut pendant 35 ans – conjointement avec le « Diamond Lil » - l'invité préféré de centaines de fêtes aériennes aux États-Unis. Mais au cours de cette longue période, on eut à résoudre de gros problèmes d'entretien. La corrosion, les fuites des réservoirs, les câblages fatigués, les moteurs hoquetant et les criques ont plusieurs fois cloué « Fifi » au sol pendant de longs mois. Après la saison des meetings de 2004, il fut décidé de faire une révision générale avec remplacement des ailes et des commandes de vol: ce qui mit l'avion au hangar pendant un an.

Le 23 avril 2006, après 19 mois et 15.000 heures de travail, les essais en vol reprennent en prévision de la saison des air shows. L'avion est comme neuf, à l'extérieur comme à l'intérieur. Les vols se déroulent sans problème jusqu'au jour où, au retour d'un essai, on découvre une grande tache d'huile sous le moteur n° 3. Un examen approfondi révèle qu'il y a de la limaille dans l'huile du n° 3 et qu'il faut s'attendre au même problème sur les autres Wright R-3350. Une révision complète des quatre moteurs était une option non seulement très chère mais qui n'offrait même pas une garantie de bon fonctionnement à long terme. Quatre nouveaux – mais inabordables – R-3350 semblait être la seule solution ; mais elle laisserait une « ardoise » d'environ 3.000.000 de dollars qui s'avérait impayable et semblait annoncer la fin prochaine du seul B-29 encore capable de voler.

Mais la CAF ne serait pas la CAF si on ne cherchait pas en permanence une solution pour s'en sortir. Pendant que des sponsors sont approchés pour rassembler les 3 millions de dollars, les techniciens font une étude des modifications à faire pour remplacer les vieux R-3350 du B-29 par des R-3350-26WA, moteurs plus puissants et plus fiables qui propulsent les Douglas A-1 « Skyraider ».

Fin décembre 2007, le feu vert est donné au lancement de ce projet. Et le 21 janvier 2008, Jim Cavanaugh, président et CEO du « Cavanaugh Flight Museum » d'Addison au Texas, décide de faire un don de 1.2 million de dollars pour le projet de remotorisation. Avec le produit de la vente par la CAF d'un

het luchtruim zal verdwijnen en in 2009 weer in volle glorie in het Amerikaanse airshow-circuit zal te bewonderen zijn. Verder werd beslist dat, gezien de uitstekende onderhoudsfaciliteiten in het Cavanaugh Flight Museum, beide vliegtuigen voortaan tijdens de wintermaanden in dit museum zullen verblijven voor hun jaarlijkse grondige onderhoudsbeurt en het B-24A/B-29 CAF squadron het Cavanaugh Flight Museum als nieuwe thuisbasis zal hebben.

Artikel opgedragen aan de Ere-CAF-leden:

-Josefine "Fifi" O'Connor-Agather en Colonel Paul W. Tibbets B-29, piloot van de "Enola Gay" die in 2007 zijn overleden.

Tekst en foto's: Antoine Roels

Voor verdere info over de CAF en lidmaatschap kan u uiteraard steeds bij mij terecht via iapa@skynet.be of via de CAF website www.commemorativeairforce.org.

Messerschmitt ME-109 et l'apport constant de dons des membres et des sympathisants, on dispose à peu près des fonds nécessaires ; le projet est donc lancé afin d'avoir « Fifi » en état de marche pour les Airshow 2009.

Cela signifie que le seul B-29 utilisable ne va pas disparaître du ciel et que dès 2009, en pleine gloire, il pourra à nouveau se faire admirer dans les circuits des meetings aériens américains. En outre, vu la qualité des installations d'entretien disponibles au Cavanaugh Flight Museum, il a été décidé que les avions y resteraient pendant l'hiver pour leur entretien annuel complet. Ce musée devient ainsi la nouvelle base du B-24A/B-29 CAF Squadron.

Pour d'autres informations sur la CAF et les conditions d'adhésion, s'adresser directement à l'auteur via iaps@skynet.be ou via le site web de la CAF www.commemorativeairforce.org.

Texte et photos : Antoine Roels
Traduction : Alphonse Dumoulin



← Tail gun position in a B-24

The author in the waist gun position.
↓

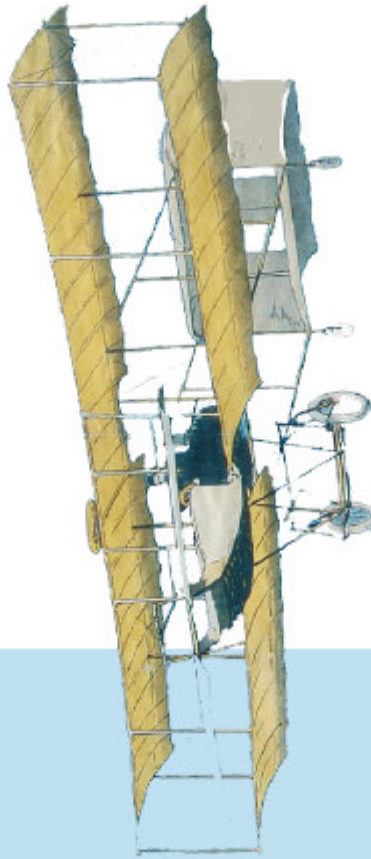


Nationaal Comité voor het Eeuwfeest van de Luchtvaart in Vlaanderen

Gent, 23-24 mei 2008

naar aanleiding van de vlucht van Henri Farman te Gent, 27 mei 1908

Symposium Boekvoorstelling Tentoonstelling



Comité

Onder de hoge bescherming van

mevrouw Hilde Crevits,
Vlaams minister van Openbare werken, Energie, Leefmilieu en Natuur
de heer Andre Denys,
gouverneur van de provincie Oost-Vlaanderen
de heer Daniël Termont,
burgemeester van Gent
generaal-vlieger Gerard Van Caelenberge,
Commandant van de Luchtcomponent

werd door vertegenwoordigers van diverse luchtvaartverenigingen
een nationaal comité opgericht.
Tijdens het weekend van 23 mei 2008, een eeuw nadat Henri Farman te Gent opsteeg,
wordt te Gent het startschot gegeven voor een jaarprogramma waar op diverse manifestaties
het ontstaan van de luchtvaart in Vlaanderen en België in herinnering wordt gebracht.

Het comité

Dirk Buytaert, Aviation Society of Antwerpen
Willy Paul Cartier, De Blauwe Vogel, Sint-Truiden
Cynrik De Decker, Belgian Aviation History Association, Erembodegem
Roland Defever, Vlaams luchtvaartopleidingscentrum, Oostende
Johan Ingels, Regionaal Platform Luchthaven Oostende
Paul Paridaens, ere-commandant Luchthaven Antwerpen
Yvo Peeters, Zeppeilvereniging Benelux, Brussel
Kurt Plyson, Wings & Wheels, Vliegveld Ursel
Bart Vandamme, Flanders Aviation Society, Wevelgem
Karel Vervoort, Flanders Aerospace Group (FLAG)
Victor Wieme, Koninklijke Aeroclub van België

Contact

Coördinatie :
dr. Yvo Peeters

Secretariaat :
Cynrik De Decker
Erembodegem-Dorp 80
9320 Erembodegem
053/41.07.03
0497/62.75.93
cynrik@telenet.be



www.eeuwfeestluchtvaartvlaanderen.be

*Le Comité Organisateur de cet évènement à Gand nous a transmis ce document, annonçant un symposium, la publication d'un nouveau livre ainsi qu'une exposition.
Bien qu'en néerlandais, nous estimons que les lecteurs francophones pourraient bien être intéressés par un des évènements qui commémoreront le centenaire du premier vol en Belgique.*

Historiek

In het verhaal over het ontstaan van de luchtvaart in Vlaanderen en België speelt de stad Gent een vooraanstaande rol. Reeds in 1785 steeg Jean-Pierre Blanchard vanuit de Bijloke met een luchtballon op voor wat de eerste bemande vlucht zou worden in de geschiedenis van onze gewesten. De Fransman ontsnapte temauwernood aan de dood nadat hij uit de schelde opgevist werd. Meteen was het nadeel van de luchtballon aangetoond : zo lang deze onbestuurbaar was, kon men die enkel gebruiken voor waarneming.

Men zou nog meer dan een eeuw wachten vooraleer hiervoor oplossingen bedacht werden. Op 1 juli 1900 koos het bestuurbaar luchtschip, beter gekend als de Zeppelín, het luchtruim in Friedriehshafen (Duitsland).

Maar het waren de gebroeders Wright die er op 17 december 1903 in slaagden een heus vliegtuig te bouwen en te doen opstijgen te Kitty Hawk (VS). Het duurde drie jaar vooraleer dit nieuwe transportmiddel op het Europese continent de eerste sprongen uitvoerde - Santos-Dumont slaagde hierin te Parijs in november 1906. En in 1908 - slechts achttien maanden na die Europese eerste vlucht - nam de stad Gent het voortouw om de luchtvaart naar ons land te brengen. De Fransman Henri Farman werd uitgenodigd om met zijn opvlieger tijdens een grootte opgezette feestweek aan de Nieuwe Dolkken zijn kunsten te vertonen. Tijdens deze vliegweek rijdde hij meteen een aantal records en primeurs binnen. Op 27 mei vloog hij voor de eerste maal, en de dagen nadien nam hij voor eerste keer in de geschiedenis een vrouwelijke passagier mee.

De jaren nadien ontwikkelde het vliegtuig zich tot een snel transportmiddel. Gent kende een nieuwe luchtvaartprimeur, toen in het kader van de Wereldtentoonstelling van 1913 de eerste luchtpost op het Continent vervoerd werd door een 19-jarige durfal : Henri Crombez. In hetzelfde jaar bezorgde de Franse luchtacrobaat Adolphe Pégoud de Gentenaars kiekenvleesch door tijdens een massaal bijgewoonde meeting ondersteboven te vliegen - hij was de eerste die er aan dacht om een piloot met veiligheidsriemen in een cockpit vast te snoeren. In 1914 werd in Oostende geëxperimenteerd met een helikopter.

Op nauwelijks tien jaar tijd had het vliegtuig een enorme evolutie doorgemaakt, maar de Eerste Wereldoorlog zou deze nog versnellen, zij het met andere bedoelingen.

Met Zeppelins werden in 1914 bombardementen uitgevoerd op Gent, Oostende en Antwerpen. In Gontrode bij Gent werd een luchtschiploods gebouwd die groter was dan de Sint-Baafs. Van hieruit wilde het Duitse keizerrijk Groot-Brittannië bombarderen. Maar de zeppelin was log en kwetsbaar. De Britse piloot Reginald Warneford schoot er een neer - de LZ37 stortte brandend te pletter in Sint-Amandsberg.

Enkel met vliegtuigen kon men dergelijke oorlogsmissies met succes uitvoeren. In en rond Gent werden maar liefst zes vliegvelden aangelegd waar Duitse bommenwerpers gestationeerd werden. Van hieruit werden met Gotha's de eerste strategische luchtaanvallen uit de geschiedenis gevoerd. Deze waren zo vreselijk voor de Britse bevolking dat King George in 1917 besloot de naam van zijn koningshuis te wijzigen. Sinds de aanvallen uit Gent heette de koninklijke familie niet meer van Saxon Cobourgh-Gotha, maar Windsor.

Nauwelijks tien jaar na Farman's eerste vlucht had het vliegtuig vanuit het Gentse al zijn capaciteiten getoond - die van een snel en wendbaar vervoermiddel dat iedereen begeesterde, tot een verschrikkelijk wapen dat voor internationale beroering zorgde.

Het Nationaal Comité voor het Eeuwfeest van de Luchtvaart in Vlaanderen wil deze evolutie langs diverse manifestaties in de loop van 2008-2009 in herinnering brengen aan een zo ruijn mogelijk publiek.

Symposium

In samenwerking met de Stad Gent organiseert het Comité op zaterdag 24 mei 2008 in de Lakenhalle (Botermarkt 17, 9000 Gent) het symposium "De Vliegende Mensch - de pioniersjaren van de luchtvaart in onze gewesten 1908-1918"

Programma :

"De Vliegende Mensch" - van droom tot werkelijkheid
dr. Yvo Peeters (coördinator)

De Vliegweek van Gent en Farman's eerste vlucht
Piet Dhanens (BAHA)

De ontwikkeling van de vliegerij aan de Belgische kust
Walter Major (Koninklijke Geschiedkundige Kring De Plate)

Jero-Bollekens - België's eerste vliegtuigfabriek te Antwerpen
Francis Bollekens

Het vliegtuig 1914-1918 : van verkennertot jager
Lothair Vanoverbeke (BAHA)

Gent als uitvalsbasis voor de eerste strategische bombardementen
in de geschiedenis 1917-1918
Cynrik De Decker (BAHA)

Militaire luchtfotografie tijdens de Eerste Wereldoorlog:
een archeologisch perspectief
Birger Stichelbaut (wetenschappelijk medewerker Ugent)

Slottoespraak

Het Symposium start om 10 uur, en eindigt om 16 uur.

Deelname is gratis, mits reservatie via

cynrik@telenet.be of 053/41.07.03.

Wie wenst deel te nemen aan de middaglunch,

gelieve 10 € te storten op rek.nr. 063-46-4892-82

(Eeuwfeest Luchtvaart, met vermelding "lunch symposium")

Tentoonstelling en website

In samenwerking met de Stad Gent wordt een expositie gepland "De Vliegende Mensch", over de eerste tien jaar van de luchtvaart in onze gewesten. Meer info volgt t.z.t., en wordt vermeld op de website www.eeuwfeestluchtvaartvlaanderen.be
Ook andere initiatieven in het kader van 100 jaar luchtvaart in ons land worden op de site aangekondigd.

Boekvoorstelling

"Een eeuw luchtvaart boven Gent" deel 1 - 1783-1939
door Piet Dhanens (i.s.m. Cynrik De Deckler)

De voorbije eeuwen was Gent het middelpunt van de ontwikkeling van de luchtvaart. Jarenlang hebben de auteurs gewerkt aan deze bijzondere studie over de grootste droom van de mensheid. Want het was in Gent dat men slechts enkele maanden na de experimenten van de gebroeders Montgolfier, in 1783, met "gasballonnen" lange vluchten maakte, die nadien elke Gentse festiviteit opluisterden.

In 1908 klom de Franse luchtvaartpionier Henri Farman met zijn toestel boven de stad - het was de geboorte van de luchtvaart in België. Het was in Gent dat ook de eerste Belgische luchtvaartdode te betreuren viel: Daniël Kinet crashte in 1910 aan de Singel.

Maar met de Duitse bezetting bleef Gent niet gespaard van het oorlogsgeweld: in 1915 stortte een zeppelin te pletter in Sint-Amandsberg, en de Duitse bezetter gebruikte de vliegvelden Sint-Denijs-Westrem, Gontrade, Oostakker en Mariakerke als uitvalsbases voor de eerste strategische luchtbombardementen in de geschiedenis. De Britten beschouwden het vliegveld Gontrade, waar men met Gotha's vertrok, als een "vondst van de Duivel".

Tussen de twee wereldoorlogen groeide Sint-Denijs-Westrem uit tot een centrum voor de sportvliegertij.

Dit is het eerste deel dat de pioniersrol van de Arteveldestad en haar omstreken weergeeft.

Het fotomateriaal dat de auteurs verzamelden, is ronduit uniek. Doorspekt met soms hilarische, maar ook gruwelijke anekdotiek, is dit kijk- en leesboek een bijzondere bijdrage tot de Gentse, én de nationale luchtvaartgeschiedenis.

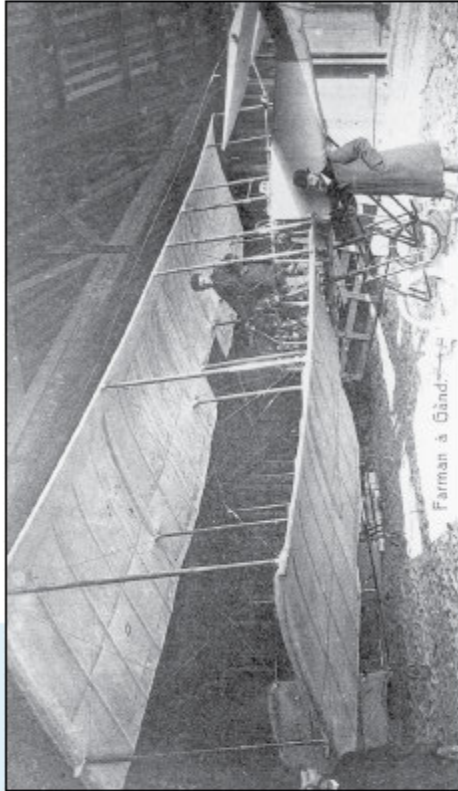
Minister Hilde Crevits en Burgemeester Daniël Termont schreven elk een voorwoord.



- Een greep uit de inhoud van het 1ste Deel (periode 1783 - 1939)
 - Opkomst van de ballonvaart in de 18de en 19de eeuw
 - Mei 1908: De Gentse Vliegweek - Sprongetjes en experimenten van Henri Farman
 - De eerste postvluchten in België door Henri Crombez
 - De acrobatieën van Adolphe Pégoud te Gent in 1913.
 - De Eerste Wereldoorlog: het *Armee Flugpark N°4* te Sint-Denijs-Westrem leverde vliegtuigen voor het westelijk Front
 - Gontrade: de zeppelinbasis voor bombardementen op Frankrijk en Groot-Brittannië.
 - De crash van de LZ37 te Sint-Amandsberg en het mysterie van het Zeppelinmonument op de Westerbegraafplaats
 - Britse luchtaanvallen in het Gentse
 - Dagboek van het "Englandgeschwader": het "Gothahol" Gontrade, Sint-Denijs-Westrem, Mariakerke en Scheldewindeke
 - Het Interbellum: De ontwikkeling van de sport- en zweefvliegertij te Sint-Denijs, de eerste vliegmeetings, De oorlogsdreiging

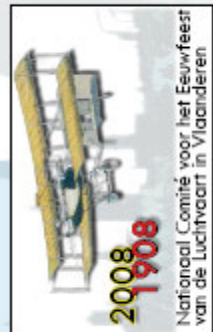
Het boek is een luxe uitgegave, voorzien van harde kaft en stofwiel. Het meet 215 x 280 mm, telt dan 240 pagina's en is rijklijkelijk geïllustreerd. Kostprijs bedraagt 34 €, maar wie voor 20 mei 2008 intekent, betaalt slechts 30 €. Het kan afgehaald worden tijdens het symposium "De Vliegende Mensch", aan de ingang van de Lakenhalle (Boterstraat, Gent), op 24 mei van 10 tot 16 uur. Wie het boek thuis wil ontvangen, gelieve 5 € port toe te voegen. Gelieve de totale som te storten op rek.nr. 063-4145898-56 van Flying Pencil, Ereembodegem. Voor meer info: www.flyingpencil.be - 053/41.07.03 - 0497/62.75.93

De persvoorstelling vindt plaats in de Lakenhalle op vrijdag 23 mei om 12 uur.



Tijdens het vliegfeest in 1908 presenteerde Henri Farman bij zijn bezoek in zijn stadsgeschiedenis in de eerste hangar.

Speciaal voor de vestiging ontwierp de Engelse illustrator Alfred Van Roste een prachtige Art-Nouveaustijl.

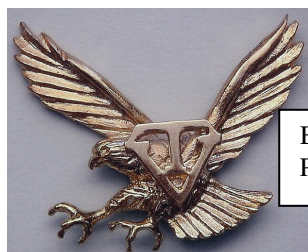




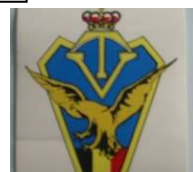
€ 15,00 het vel/
la feuille



Drapeau belge- Belgische
vlag (polyester, 100 x 150
cm): € 11



Broche: € 25,00
Pin: € 15,00



Sticker/ Autocollant:
€ 1,00



Stropdas/
cravate:
€ 20,00



**NIEUW!
NOUVEAU!**
Wenskaarten/ Cartes de
voeux: 10ea: € 10,00



Patch: € 20,00



Posters
€ 2,50



Petje/ Casquette:
€ 10,00

Hoe kunt u deze artikelen kopen?

- Ofwel bij Alex Peelaers, onze penningmeester, elke tweede woensdag van de maand in het Huis der Vleugels, vanaf 12 uur.
- Ofwel door storting van het correcte bedrag, verhoogd met de verzendingskosten, op rekening 210-0619966-91 van de VTB. Vermeld wel de artikelen + aantal.

Portkosten: € 0,52 (sticker), € 1,56 (kaarten, postzegels, stickers), € 1,56 (das, petje of badge), € 2,00 voor pin of broche, € 2,50 voor de posters. **Opgelet:** dit zijn prijzen bij benadering!

Comment vous procurer ces articles?

- Ou bien auprès d'Alex Peelaers, notre trésorier, chaque second mercredi du mois, à la Maison des Ailes, à partir de 12 heures.
- Ou bien par virement du montant correct plus les frais de port au compte n° 210-0619966-91 des VTB. Veuillez mentionner le nombre et le genre d'article(s).

Frais de port : 0,52 € (autocollant), 1,56 € (cartes postales, autocollants et timbres-poste), 1,56 € (cravate, casquette ou écusson brodé), 2,00 € (pin ou broche) et 2,50 € pour les posters. **Attention :** il s'agit de montants approximatifs !

RECTIFICATIF

Une erreur s'est glissée dans la légende de la photo publiée en page 31 du Magazine 1-2008. Guillaume Deguel est le personnage à droite de l'image et non pas celui qui pose la main sur l'avion de Jules de Laminne. Avec nos excuses pour cette inattention!

RECHTZETTING

Er is een foutje geslopen in de fotolegende op pagina 31 van ons magazine 1-2008. Guillaume Deguel is de persoon rechts op de foto en niet de man die zijn hand op het vliegtuig van Jules de Laminne heeft. Met onze excuses voor de misser!

RAAD VAN BESTUUR – CONSEIL D'ADMINISTRATION

Président d'Honneur - Erevoorzitter	Léon BRANDERS		
Président - Voorzitter	Michel MANDL	02 768 16 06	michel.mandl@pandora.be
Vice-Président	Paul JOUREZ	067 79 03 37	
Vice-Voorzitter	Hugo CLOECKAERT	02 657 00 54	cloeckart@pandora.be
Secrétaire général - Secretaris-generaal	Didier WAELKENS	02 251 33 10	VTB.Secretary@gmail.com
Penningmeester - Trésorier	Alex PEELAERS	014 54 70 63	alex.peelaers@pandora.be
Hoofdredacteur – Redacteur en chef	Wilfried TERSAGO	011 68 98 78	bill.tersago@gmail.com

AUTRES MEMBRES DU CONSEIL- ANDERE LEDEN VAN DE RAAD VAN BESTUUR

Danny CABOOTER		03 663 22 42	stampe@skynet.be
André DILLIEN		02 673 36 32 (Fax incl.)	
Alphonse DUMOULIN		04 362 63 79	al.dumoulin@skynet.be
Robert FEUILLEN		013 31 28 70 (Fax incl.)	robert.feullen@skynet.be
Jean-Pierre HERINCKX		02 343 93 77	jph5@skynet.be
Jean KAMERS		02 731 17 88	jeankamers@skynet.be
Norbert NIELS		016 58 10 86 (Fax incl.)	patricia.helios@telenet.be
Guido WUYTS		03 827 41 69	g.wuyts@skynet.be

